



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд  
за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ 2007-2013  
По-близо, по-близки...



НАЦИОНАЛНА  
СТРАТЕГИЧЕСКА  
РЕФЕРЕНТНА РАМКА  
2007 – 2013

**ПРОЕКТ:** „ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА ЕФЕКТИВНОСТТА НА ПЪТНИЯ СЕКТОР В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ“,

**РЕГИСТРАЦИОНЕН НОМЕР НА ПРОЕКТА:** BG161PO004-5.0.01-0078

**Проектът се финансира по Приоритетна ос 5: Техническа помощ, чрез Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013**

Договор № РД-36-28/26.10.2012 - Споразумение за предоставяне на консултантски услуги между Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ) и Международната банка за възстановяване и развитие

**СТРАТЕГИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ 2016 - 2022 г.**



# СЪДЪРЖАНИЕ

РЕЗЮМЕ .....	5
1. ВЪВЕДЕНИЕ .....	7
1.1. Информация за страната .....	7
1.2. Правна и стратегическа Рамка .....	10
1.2.1. Стратегията .....	10
1.2.2. Основни принципи .....	11
1.2.3. Институционална рамка.....	14
2. АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ПЪТНИЯ СЕКТОР .....	18
2.1 Класификация на пътищата, превозени товари по типове транспорт и автопарк .....	18
2.1.1 . Класификация на пътищата.....	18
2.1.2 . Превозени товари по пътища и по жп линии .....	19
2.1.3 . Състояние и развитие на автопарка.....	20
2.2 . Състояние на републиканската пътна мрежа .....	21
2.2.1 . Дължина и гъстота на пътната мрежа .....	21
2.2.2 . Състояние на настилките по републиканската пътна мрежа.....	22
2.2.3 . Състояние на пътните съоръжения по републиканската пътна мрежа	23
2.2.4 . Статистика за трафика по републиканската пътна мрежа и прогноза.....	24
2.3 Състояние на общинската пътна мрежа .....	26
2.3.1 . Дължина .....	26
2.3.2 . Състояние на настилките.....	26
2.3.3 . Състояние на пътните съоръжения .....	27
2.3.4 . Интензивност на движението.....	28
2.3.5 Въвеждане на интелигентни транспортни системи (ITS) в пътния сектор .....	28
3. ФИНАНСИРАНЕ И ПРЕГЛЕД НА ПУБЛИЧНИТЕ РАЗХОДИ .....	29
3.1 Преглед на приходите и разходите на пътния сектор.....	29
3.2 Финансови източници .....	30
3.3 Разходи за републиканска пътна мрежа .....	31
3.4 Финансиране на общински пътища .....	33
3.5 Други данъци, свързани с ползвателите на пътища.....	34
4. SWOT АНАЛИЗ.....	36
5. ВИЗИЯ И СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ .....	39

6. МЕРКИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СТРАТЕГИЧЕСКИТЕ ЦЕЛИ.....	42
7. СТРАТЕГИЧЕСКИ ФИНАНСОВ ПЛАН.....	45
8. ИЗПЪЛНЕНИЕ, МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА.....	50
СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ СЪКРАЩЕНИЯ.....	57
СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ ДОКУМЕНТИ.....	58

## Таблицы

Табл. № 1: Автомагистрала.....	21
Табл. № 2: Дължина на РПМ по класове.....	21
Табл. № 3: Състояние на настилките по класове пътища в километри в края на 2012.....	22
Табл. № 4: Съоръжения по РПМ.....	24
Табл. № 5: Увеличение на трафика 2000 – 2010.....	26
Табл. № 6: Дължина на общинската пътна мрежа по категории в километри..	26
Табл. № 7: Състояние на настилките на общинските пътища.....	27
Табл. № 8: Съоръжения по общинските пътища.....	27
Табл. № 9: SWOT анализ.....	36
Табл. № 10: Стратегически цели.....	39
Табл. № 11: Мерки за изпълнение на стратегическите цели и индикатори за изпълнение.....	42
Табл. № 12: Първи сценарий - Стратегически Финансов План.....	46
Табл. № 13: Втори сценарий - Стратегически Финансов План.....	47
Табл. № 14: Трети сценарий - Стратегически Финансов План.....	48
Табл. № 15: Матрица за мониторинг на резултатите.....	52

## Фигури

Фиг. № 1: Институции, имащи отношение към управлението на пътния сектор.....	14
Фиг. № 2: Превозени товари от автомобилен и ЖП транспорт 1990 - 2010 млн. т.....	19
Фиг. № 3: Развитие на автопарка в Република България за периода 1990 - 2010 г. ....	20
Фиг. № 4: Състоянието на настилките от общата дължина на РПМ в проценти.....	22
Фиг. № 5: Състояние на настилката на РПМ за периода 1985 – 2011 г., през пет години в проценти от общата дължина на мрежата.....	23
Фиг. № 6: Средно-годишна денонощна интензивност на републиканската пътна мрежа.....	24

Фиг. № 7: Разпределение на трафика по класове на пътищата и по средно годишна денонощна интензивност на движението през 2010 г. ....	25
Фиг. № 8: Финансиране на пътния сектор.....	30
Фиг. № 9: Съотношението на различните видове финансови източници на АПИ за 2008 - 2012.....	30
Фиг. № 10: Съотношение на различните видове разходи за АПИ за 2008 – 2012 .....	31
Фиг. № 11: Съотношение на различни видове разход от БВП.....	32
Фиг. № 12: Разходи за поддръжка на избрани страни от ЕС-12 и ЕС-15 (средни стойности за 2008-2009 г.) .....	32
Фиг. № 13: Инвестиционни разходи на избрани страни от ЕС-12 и ЕС-15 (средни стойности за 2008-2010 г.) .....	33
Фиг. № 14: Дейности по поддържане, ремонт и изграждане на общински пътища (млн. лева) .....	33
Фиг. № 15: Данъци върху горивата в избрани страни в ЕС.....	35

## РЕЗЮМЕ

### *Пътна карта за устойчива и безопасна пътна мрежа в България*

Стратегията за развитие на пътната инфраструктура в Република България дефинира рамка за постигане на желанието на България да има устойчива пътна система. Устойчива пътна система е тази, която създава еднакви възможности за намаляване на емисиите на въглероден диоксид чрез оптимизация на поддръжката и развитие на пътната мрежа, способстващи за икономическо развитие. Стратегията оценява факта, че цялата пътна мрежа е взаимосвързана независимо от класа на пътищата. Всяко влошаване на състоянието на общинските пътища би имало отрицателен ефект върху експлоатационната ефективност на цялата пътна мрежа. По-ниските класове пътища, свързващи по-малки населени места, имат социално значение и спомагат за икономическо развитие, като намаляват миграцията към големите градове и по този начин намаляват нуждите от изграждане на скъпа инфраструктура, а също така намаляват и задръстванията, емисиите на парникови газове и отрицателния ефект от климатичните промени.

<b>Визия 2022</b>	<b>БЪЛГАРИЯ ЩЕ ИМА УСТОЙЧИВА ПЪТНА МРЕЖА, ИНТЕГРИРАНА В ЕВРОПЕЙСКАТА СИСТЕМА</b>
<b>Стратегически цели</b>	Развитие на устойчива пътна инфраструктура
	Интегриране на националната в европейската мрежа
	Повишаване безопасността на пътната инфраструктура
	Ефективно управление на пътния сектор

Тези стратегически цели могат да бъдат осъществени чрез усъвършенстване на проектните стандарти и процеси и ефективно управление на активите. Това ще подобри качеството на цялостната мрежа, ще позволи по-нататъшно развитие на пътните трасета от Транс-Европейската мрежа и ще предостави възможност за институционална модернизация чрез въвеждане на най-съвременно управление и високи технологии. Тази стратегия е безпристрастна оценка на административния капацитет за управление на сектора и изпълнението на инфраструктурни проекти.

Република България, като останалата част от света, работи в среда на фискални ограничения. Ето защо необходимостта от оптимизиране на финансирането е от изключителна важност. За да се максимизира използването на Европейските фондове в рамките на следващия програмен период, са разработени три възможни сценарии, които могат да бъдат изпълнени в зависимост от осигуреното финансиране и административен капацитет.

Избор на политика	Ефект върху системата	Бюджет 2016-2022
<b>Устойчиво развитие</b>	Подобрение на текущото състояние и развитие на пътната мрежа в Република България, включително и развитие на международните транспортни коридори	19,49 млрд. лв.
<b>Текущо състояние</b>	Запазване на съществуващото състояние на пътната мрежа и развитие на основните трасета от международните транспортни коридори	12.564 млрд. ЛВ. (съгласно табл. 13 „Финансов план“ 2016 – 2022 на СП)
<b>Фискални ограничения</b>	Запазване на съществуващото състояние и частично развитието на основните трасета от международните транспортни коридори	9,19 млрд. лв.

/Трите възможни сценария за стратегическия финансов план са представени подробно на стр. 51-53/

Средносрочната оперативна програма за пътищата и стратегическите бизнес планове ще насочват изпълнението на настоящата стратегия чрез основните секторни организации – Агенция „Пътна инфраструктура” и Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти”. Общините също ще играят важна роля при изпълнението на стратегията.

# 1. ВЪВЕДЕНИЕ

## 1.1. *Информация за страната*

Република България се намира в Югоизточната част на Европейския съюз /ЕС/, чийто пълноправен член е от 01.01.2007 година. Външна граница на съюза е с Република Турция, Република Сърбия, БЮФР Македония и Черно море, а вътрешна с Република Румъния и Република Гърция. Пътната инфраструктура е разположена на територия от 110 910 кв.км, от които 42% са планински и полупланински райони.

Населението към края на 2012 година е около 7 милиона жители, като в страната протичат два паралелни процеса - намаляване и застаряване на населението.

С влизането на Република *България в ЕС* се предприеха редица реформи за подобрене на бизнес климата в страната. Икономическото развитие на страната до 2008 г. се характеризира с устойчив растеж, повишена инвестиционна активност, висока заетост и реален растеж на доходите.

Световната финансова и икономическа криза протича с реструктуриране на икономиката и оптимизиране на разходите за труд, което от своя страна доведе до по-висока конкурентоспособност, нарастване на износа и превръщането му в двигател на растежа. През 2010 г. и 2011 г. износьт на Република България продължи да нараства значително и надмина нивата, отчетени в годините на интензивен икономически растеж преди кризата, с темпове от 11,6-12,8%, достигайки най-високите си нива по постоянни цени. В същото време търсенето на вътрешния пазар остана слабо. Основен външнотърговски партньор на страната са държавите от ЕС. Към тях през 2011 г. е бил насочен 62,5% от износа на България, при 60,8% през 2007 г.

През 2007 г. и 2008 г. реалният растеж на БВП достигна съответно 6,4% и 6,2%. Икономическата криза започна да се усеща в Република България в края на 2008 г. Негативната тенденция стана по-ясно изразена през 2009 г., когато БВП спадна с 5,5% в реално изражение. Възстановяването на икономиката започна с нарастване на износа и забавяне спада при вътрешното търсене. Брутният вътрешен продукт на страната през 2011 г. се увеличи в реално изражение от 1,7%.

За периода 2016-2022 г. се очаква БВП на българската икономика да нараства средно с 3,4% в реално изражение. Тъй като Република България е в процес на конвергенция със страните членки на ЕС, средно за периода се очаква растежът на българската икономика да изпреварва този на ЕС.

Ръстът на безработицата в следствие на икономическата криза, нарасна през последните три години, достигайки 11,2% средно за 2011 г. и надхвърля средното за ЕС ниво.

Развитието на районите на страната се определя в голяма степен от изградеността на транспортната инфраструктура. Регионалният анализ показва, че Югозападният и Северозападният район се очертават като

своеобразни регионални полюси. Югозападният район е на първо място по демографски и икономически показатели и е около средното равнище при сравнение на европейско регионално ниво, докато Северозападният заема последно място в групата на ЕС-27 по почти всички основни показатели. Пониска е степента на развитие за Северна България в сравнение с Южна България.

Туризмът е водещ, бързо разрастващ се икономически сектор в Република България по отношение на валутните приходи, дела в БВП и разкриването на нови работни места. Неговото развитие допринася за развитието и на другите отрасли на националната икономика, за диверсификация на икономическите дейности в слаборазвитите региони, за повишаване на социално-икономическото благосъстояние и качеството на живот на населението.

Транспортът играе ключова роля за развитието на всяко модерно общество, като средство за икономическо развитие и предварително условие за постигане на социална и регионална кохезия. Транспортният сектор на Република България е от изключителна значимост за повишаване конкурентоспособността на националната икономика и за обслужване на населението. Доказателство за това е фактът, че към 2008 г. българската транспортна система ежедневно е осигурявала средно по 2,54 млн. пътнически пътувания и превоз на 274 хил. т. товари. По данни на НСИ, транспортът и съобщенията генерират 11,7% от брутната добавена стойност на страната и осигуряват пряка заетост на над 138 000 души. Развитието на транспортния сектор е от съществено значение за утвърждаването на външнотърговските връзки на страната и на туризма.

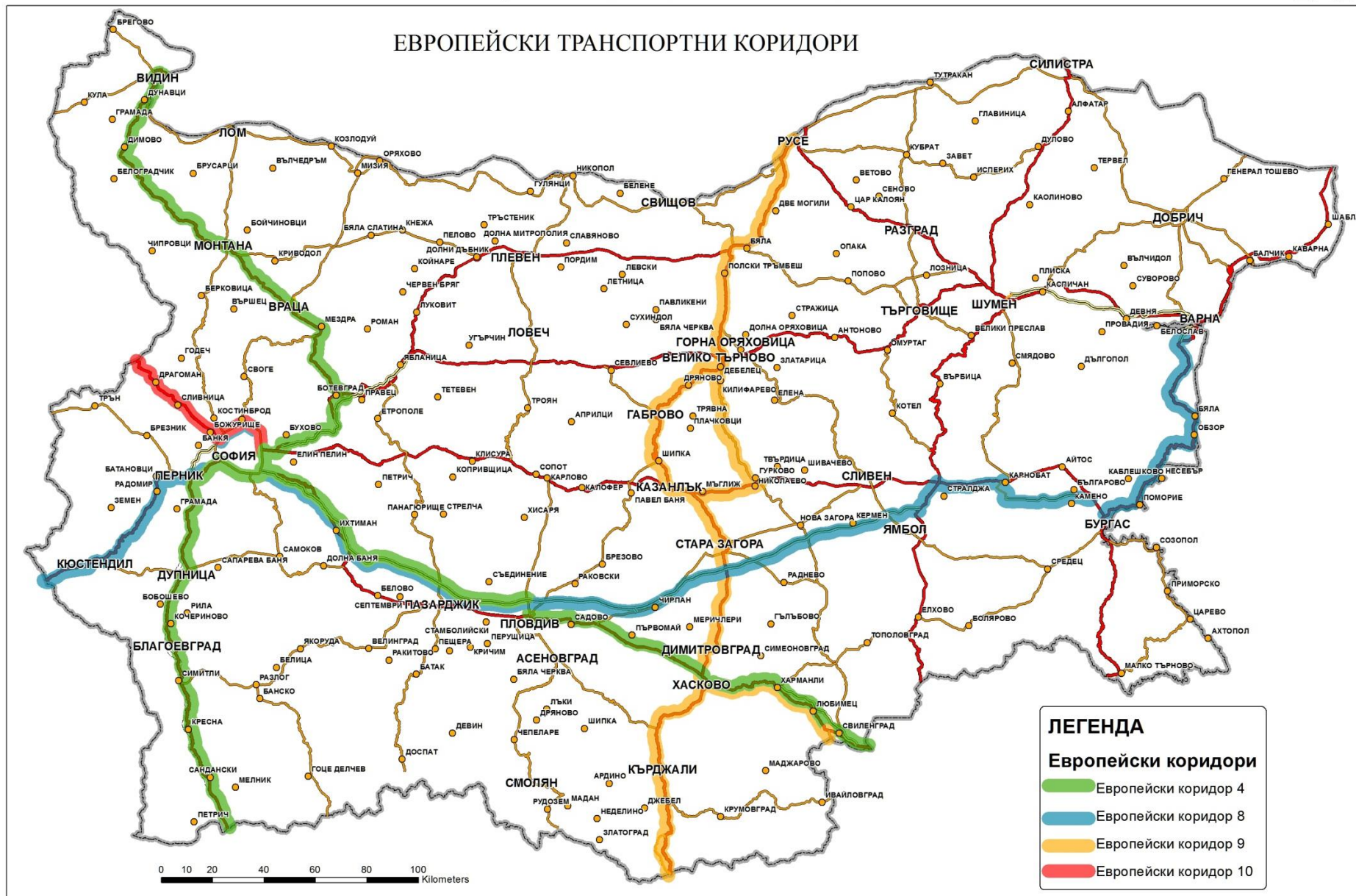
Пет от десетте Трансевропейски транспортни коридори - № 4, 7 (река Дунав), 8, 9 и 10 преминават през територията на Република България, която заема стратегическа географска позиция в Европа и на Балканския полуостров, като Три от тях - № 4, 7 и 10, имат важна роля за интегрирането на транспортната мрежа на ЕС с тази на съседни географски райони и континенти – Азия, Африка и Близкия Изток, както и за икономическото отваряне на ЕС към пазарите на стоки и суровини на Изтока.

Интеграцията на страната в Европейското пространство доведе до съществено нарастване на трафика по главните пътнотранспортни направления. Ефективното и устойчиво интегриране на националната пътна инфраструктура в европейската цели повишаване на кохезията и подобряване на връзките между Република България и останалите страни членки на ЕС, като паралелно с това поставя и нови предизвикателства по отношение нейното доизграждане, поддръжка и оптимизация.





ЕВРОПЕЙСКИ ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ



## **1.2. Правна и стратегическа Рамка**

### **1.2.1. Стратегията**

Стратегията дефинира визията и стратегическите цели на правителството за пътната инфраструктура, както и мерките, стратегическия финансов план и механизмите на изпълнение, посредством които ще се постигне устойчиво състояние и развитие на сектора, както и механизмите за наблюдение и оценка. Стратегията представлява платформа за координация и концентрация на ресурсите за постигане на максимален ефект от влаганите средства в поддържане, модернизация и развитие на пътищата в Република България.

Приоритетите за изграждане на пътната инфраструктура в контекста на устойчиво и интегрирано развитие на Република България до 2022 г., са определени в съответствие с целите на стратегията от Лисабон и цялостната стратегия на Европейския съюз за „Европа 2020“: Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж, публикувана от Европейската комисия на 03.03.2010 г.

#### **Главни цели на „Европа 2020“:**

- Изграждане на икономика, основаваща се на знания и иновации;
- Насърчаване на по-екологична и по-конкурентоспособна икономика с ефективно използване на ресурсите;
- Стимулиране на икономика с високи равнища на заетост, която да доведе до социално и териториално сближаване.

Развитието на пътната инфраструктура на Република България през следващия програмен период е базисна предпоставка за интегрирането в общоевропейската пътна мрежа, за ускоряване на регионалното сближаване, за устойчиво развитие на икономиката и за подобряване на екологичната обстановка в страната.

Стратегията се базира на основните документи на Европейския съюз, касаещи пътната инфраструктура, както и „Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.“, проект на „Приоритети за изграждане на пътната инфраструктура на Република България до 2020 година за пътища с национално и общоевропейско значение“, Европа 2020, Национална програма за развитие на Република България – 2020, Национална програма за реформи на Република България (2011 – 2015 г., актуализирана 2013 г.), Стратегия на ЕС за развитие на Дунавския регион, а също и други стратегически документи, изброени на края на документа. Като страна член на Европейския съюз, стратегията е съобразена с основни политики и цели, залегнали в стратегическите актове на ЕС в областта за развитието на пътната инфраструктура.

На национално ниво, Стратегията за развитие на пътната инфраструктура е изготвена на основание чл. 21, ал. 3, т. 1 от Закона за пътищата (ЗП) и чл. 34, ал. 4 от Правилника за прилагане на закона за

пътищата (ППЗП) в съответствие с чл. 10, ал.1, т.9 от Правилника за структурата, дейността и организацията на работата на Агенция „Пътна инфраструктура“ и във връзка с чл. 20, ал. 4 от ЗП, уреждащ отговорностите на министъра на регионалното развитие и благоустройството и министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията в съответствие с държавната политика.

Изготвеният документ е със средносрочен характер и има за основна цел постигане устойчиво развитие на пътна инфраструктура в хоризонта до 2022 г., както и ефективното ѝ интегриране в общеевропейската транспортна мрежа. Наред с това оценка и приоритизиране на необходимите инвестиции в пътната инфраструктура за периода 2016 -2022 година ще бъде направена по време на изпълнението, но предлага няколко сценария с индикативна стойност на предложените инвестиционни програми, както и необходимите средства за поддържането в нормално експлоатационно състояние на съществуващите пътища.

Интегрирането на пътната транспортна мрежа на Република България в общеевропейската се осъществява в съответствие с общата политика на ЕС за развитие на Трансевропейската мрежа в транспортния сектор (TEN-T). Тази политика е насочена към интегриране в европейското пространство и намаляване изолацията на периферните райони чрез развитие на пътна инфраструктура.

Настоящият стратегически документ е съобразен с водещи модели на общеевропейската транспортна политика и се очаква оперативната програма, която ще определи инвестициите като част от изпълнението на стратегията, да следва същата политика. Такива политики са насочени към елиминиране на «тесни места» в пътната мрежа, засилване на интер-модалните връзки между видовете транспорт, хармонизирано устойчиво развитие с цел постигане на по-динамична и конкурентоспособна икономика.

### **1.2.2. Основни принципи**

Четири основни принципа лежат в основата на Стратегията за развитие на пътната инфраструктура и са използвани за формулиране на визията и стратегическите цели. Същите тези принципи ще бъдат следвани при изготвяне на средно-срочна програма за изпълнение на Стратегията. Те включват **устойчивост, свързаност, достъпност и съхранение на активите.**

**Устойчивост:** Най-фундаменталният принцип на стратегията осигурява устойчивост на пътната мрежа и гарантира, че средствата, инвестирани в сектора, носят дългосрочни ползи за икономиката. Това изисква три отделни условия:

Устойчивост на поддръжката: Гарантира, че строителните работи са планирани и приложени по такъв начин, че да се запазят инвестициите и да се намалят общите разходи за рехабилитация, поддръжка и експлоатация на инфраструктурата. В рамките на стратегията: (1) поддръжката е приоритетна пред новите инвестиции; (2) поддръжката трябва да се планира, да се определи бюджетът и да се изпълнява така, че пътищата да не се

компрометират преди изтичане на периода, за който са проектирани; и (3) рехабилитация на пътища, които са трудни за поддържане, ще се извършва само, когато поддръжката може да се гарантира.

**Финансова устойчивост:** Сигурност, че финансовите ресурси са достатъчно и своевременно на разположение за финансиране на планираните строителни работи. Отложената поддръжка води до ускорено влошаване на състоянието на пътната мрежа и непропорционално високи разходи за възстановяване на пътищата до приемливо състояние. В рамките на стратегията се приема, че: (1) потоците на финансиране на поддръжката ще бъдат достатъчни и стабилни; (2) бюджетите за поддръжка ще бъдат своевременни, като финансирането ще бъде осигурено без забавяне; (3) недостигът на средства за поддържане ще се финансира с предимство пред нови инвестиции.

**Устойчивост на капацитета:** Осигуряване на административен капацитет, както за управлението на пътищата, така и на договорите за строителните работи. В стратегията се приема, че: (1) ще бъде използвана система за събиране на данни, управление на информацията и поддръжка на пътната мрежа, както и подходящи инструменти за планиране на необходимата поддръжка; (2) възлагането на консултантските услуги и строителните работи ще бъде гъвкаво и бързо, така че инвестициите да се изпълняват в срок; (3) ефективното управление на договори ще гарантира, че се доставят качествени и в рамките на бюджета услуги; (4) ще бъдат прилагани програми за укрепване на капацитета на пътната администрация за подготовка и изпълнение на проекти.

**Свързаност:** Свързаността има пряка връзка с националната интеграция и се отнася главно за републиканската, и по-малко за общинската пътна мрежа, свързваща областните центрове, както и основните международни коридори. Свързаността допринася също така за икономическото развитие на страната, свързвайки националните и международните пазари със зоните на производство и потребление.

Принципът на свързаност се отнася главно за приоритетен подход за рехабилитация и модернизация на републиканските пътища. В рамките на стратегията това включва: (1) постигане на регионален баланс в развитието на националните коридори, за да се свържат основните социални, политически и търговски центрове; (2) приоритет на международните коридори, за интегриране на държавната пътна мрежа към европейската.

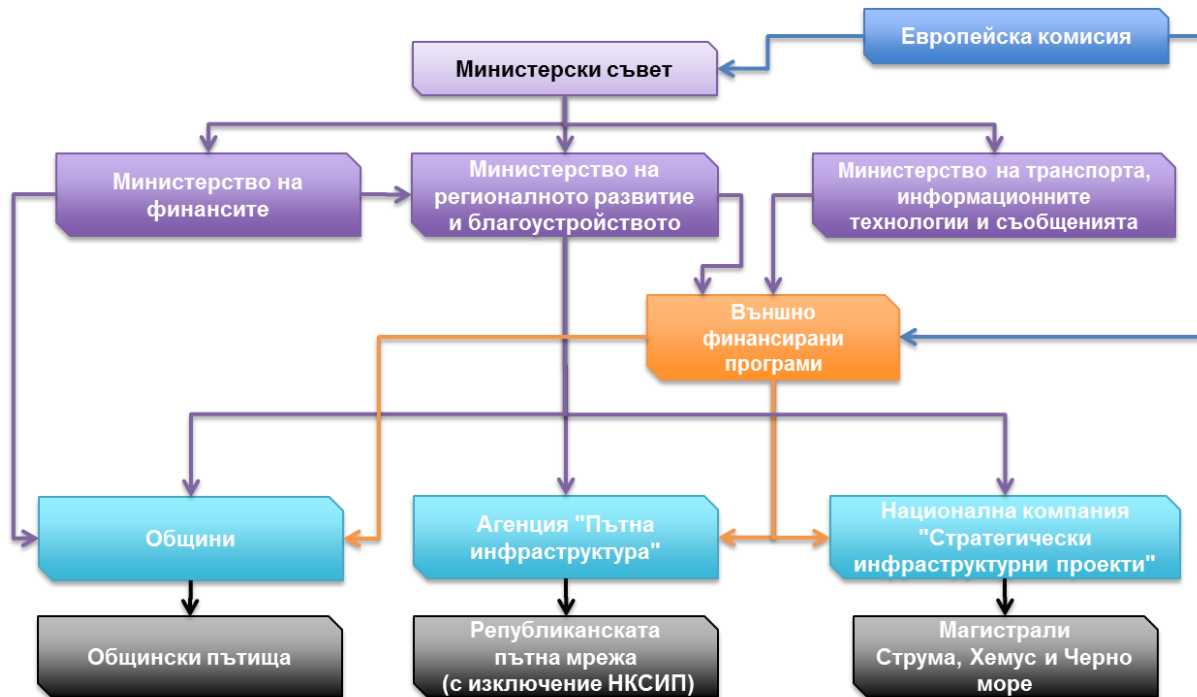
**Достъпност:** Концепцията за достъпност е свързана с ролята на третокласните и общинските пътища с цел подобряване на достъпа до по-слабо урбанизираните и периферни територии. Основната роля на третокласните републикански пътища и общинските пътища е да служат на приоритетни икономически области, които допринасят за икономическия растеж – земеделски зони, туристически обекти, развитие на промишлени зони и зони с природни ресурси, достъп до пристанища, жп линии и гранични пунктове.

**Съхранение на активите:** Принципът за съхранение на активите е свеждане до минимум на разходите през жизнения цикъл на поддържане на пътната мрежа, стремеж да се предотврати високата цена на отложената поддръжка. Недостатъчната поддръжка на пътищата води до непропорционално високи разходи за бъдеща поддръжка, скъсяване живота на настилките, намаляване на периода за рехабилитация, и съответно до бързо нарастващи разходи на потребителите. В стратегията поддръжката се разглежда като превантивно действие, а не като отговор на вече наблюдавани проблеми.

### 1.2.3. Институционална рамка

Институционалната рамка на пътния сектор е представена на Фигура 1.

**Фиг. № 1:** Институции, имащи отношение към управлението на пътния сектор



Съгласно разпоредбата на чл. 19, ал. 1 от Закона за пътищата, републиканските пътища в страната се управляват от Агенция „Пътна инфраструктура” и от Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти” към МРРБ, общинските пътища се управляват от кметовете на съответните общини, а частните пътища от техните собственици – юридически или физически лица.

*Агенция „Пътна инфраструктура” (АПИ)* е юридическо лице, второстепенен разпоредител с бюджетни средства към Министерството на регионалното развитие и благоустройството. Във връзка с управлението на републиканските пътища, Агенцията е отговорна за финансиране на тяхното строителство, ремонт и поддръжка извън градовете и при пътните възли. За обезпечаване реализацията на посочените инфраструктурни обекти, в качеството си на заинтересовано ведомство тя инициира производства по отчуждаване на имоти попадащи под техните трасета. Министерството на регионалното развитие и благоустройството определя лимита за капиталовите разходи в бюджета на АПИ.

*Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти” (Компанията)* е отговорна за финансирането, планирането и строителството, на автомагистралите „Струма”, „Хемус” и „Черно море”. Компанията е

собственост на държавата съгласно Търговския закон, но тя не е търговска корпорация и няма да формира и разпределя печалби.

**Общините** финансират изграждането, ремонта и поддръжката на общински пътища, пътни възли и кръстовища, както и частите от тях, които са част от общинската пътна мрежа. Те използват средства, осигурени чрез целеви трансфери от централния бюджет (включващи средства от европейските фондове), а също и от бюджети на други средства на общините, включително безвъзмездни средства и заеми.

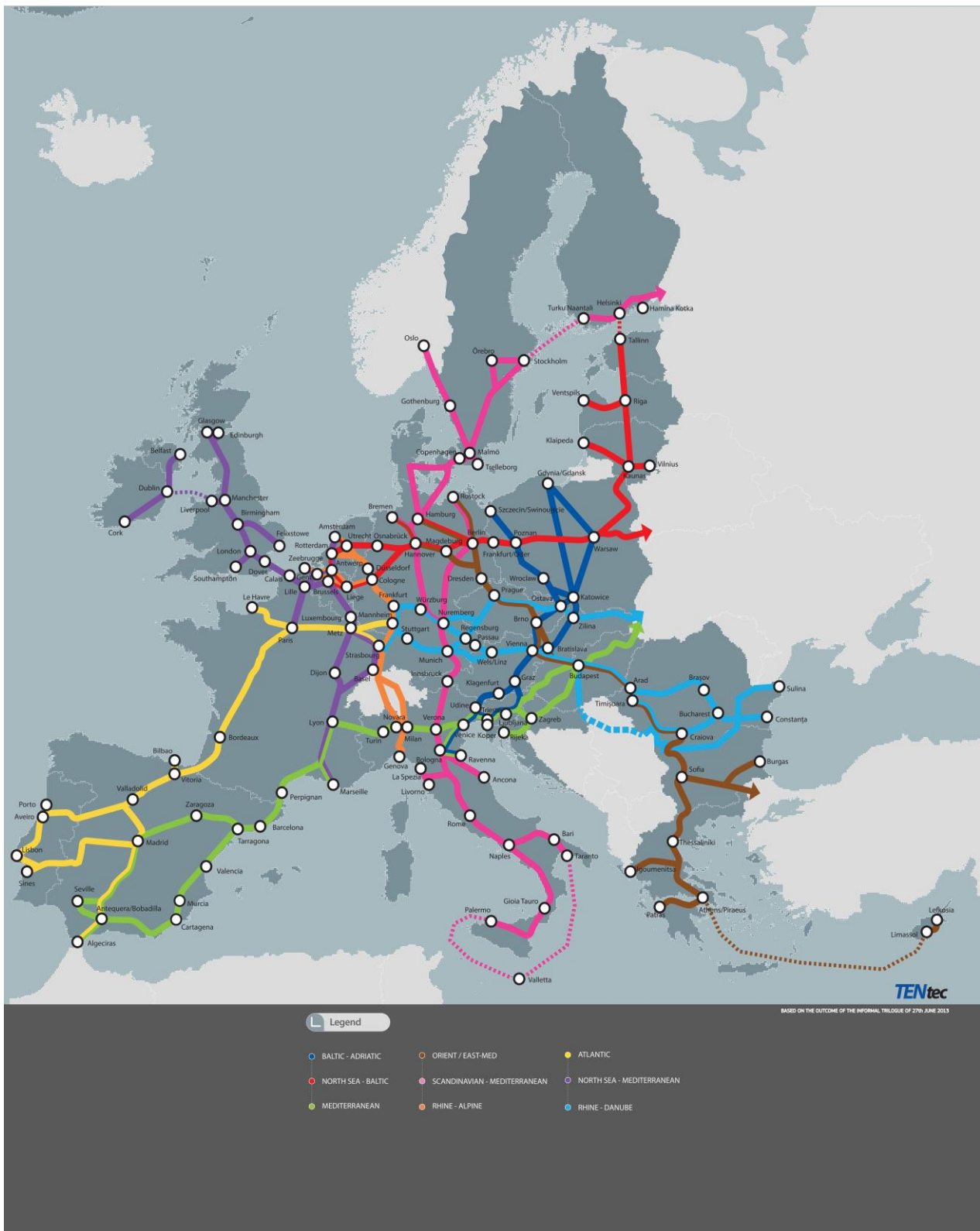
АПИ и общините съвместно финансират проекти за строителство и основен ремонт на участъци от републиканските пътища в рамките на градски територии, използвайки съответните финансови съотношения предвидени в ППЗП.

С Регламент 1315/2013 и Регламент 1316/2013 г. са определени новите Трансевропейска транспортна мрежа и транспортни коридори:



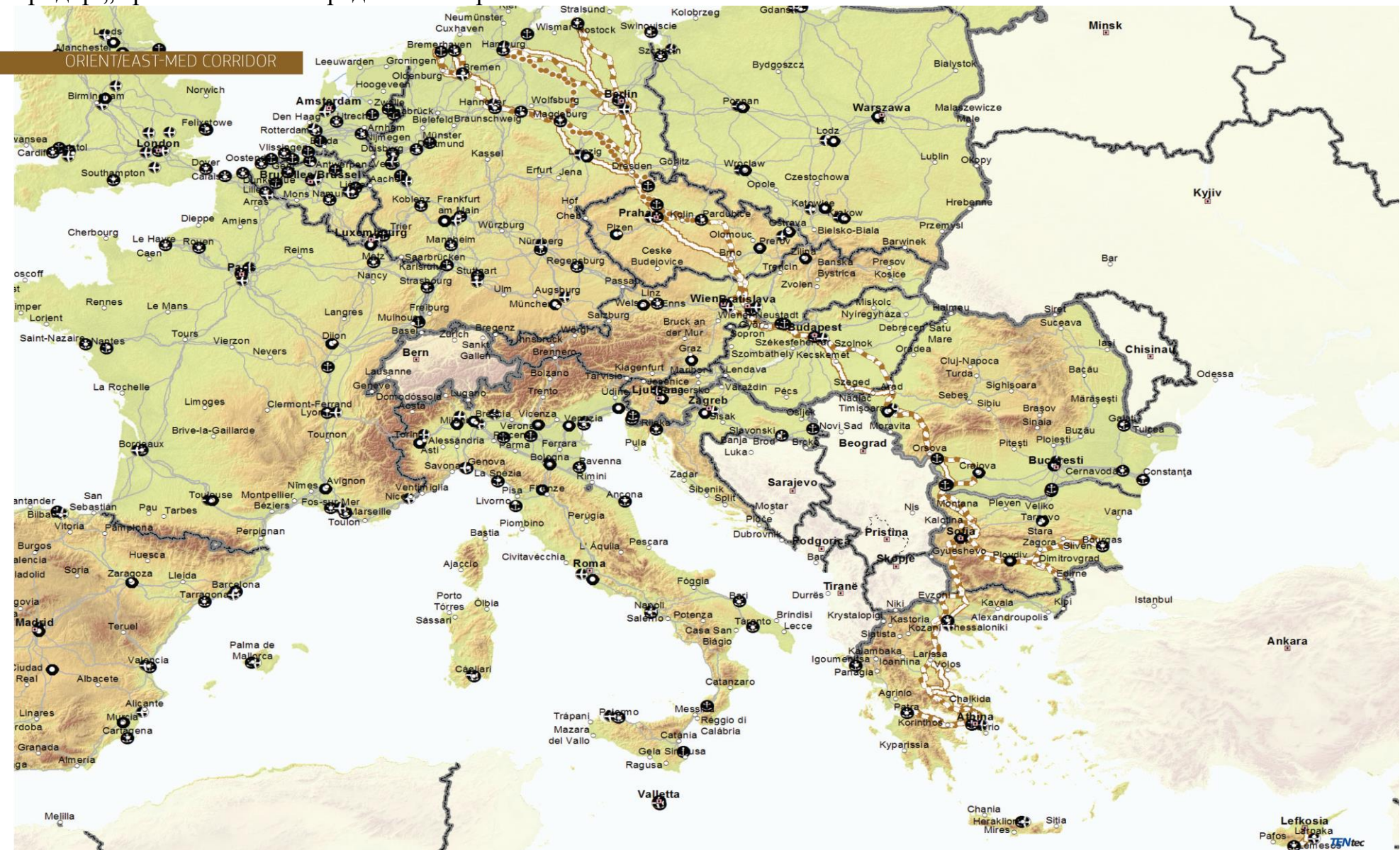
European Commission

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK  
TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS





# Коридор „Ориент/Источно-Средиземноморски“



## 2. АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ПЪТНИЯ СЕКТОР

### 2.1 Класификация на пътищата, превозени товари по типове транспорт и автопарк

#### 2.1.1. Класификация на пътищата

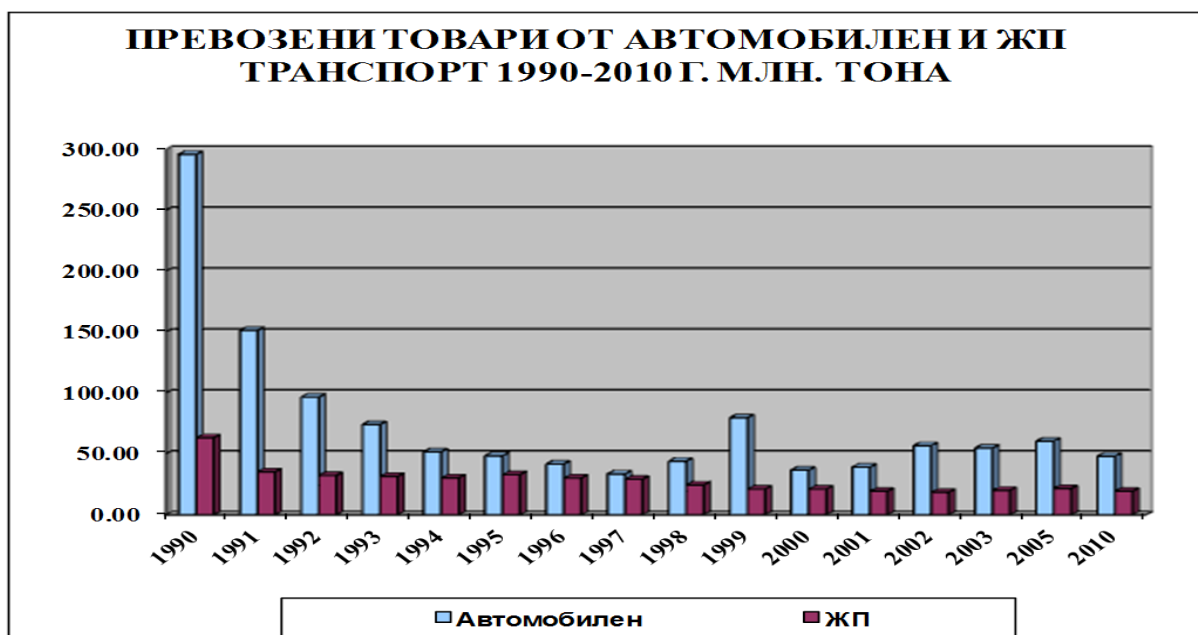
<b>Републикански пътища:</b> Републикански пътища са автомагистралите и пътищата от първи, втори и трети клас, които осигуряват транспортни връзки от национално значение и образуват държавната пътна мрежа. Някои от републикански пътища са част от Транс-европейската мрежа.	
Автомагистрали	Специално изградени и означени пътища за движение само на моторни превозни средства с високи скорости и притежават следните характеристики: <ul style="list-style-type: none"><li>• самостоятелни платна за движение във всяка посока с разделителна ивица между тях, като всяко платно е с най-малко две ленти за движение и със специална лента за аварийно спиране;</li><li>• пресичане с други пътища, улици, жп и трамвайни линии само на различни нива;</li><li>• вливане и отливане на движението само на определени места;</li><li>• пълна липса на директни връзки към съседните прилежащи територии;</li><li>• имат площадки за краткотраен отдих;</li><li>• имат предпазна телена ограда.</li></ul>
Пътищата I клас	Предназначени за осъществяване на транзитно движение на големи разстояния (предимно от граница до граница) и имат следните характеристики: <ul style="list-style-type: none"><li>• съвпадат с направленията на основните транзитни потоци или директно свързват отдалечени важни административно-стопански региони в страната;</li><li>• обслужват големи прилежащи територии;</li><li>• имат връзки с пътища към прилежащите територии само на определени места.</li></ul>
Пътищата II клас	Предназначени за транзитно движение на средни разстояния. Те изпълняват разпределителни функции в транспортната система, като уплътняват мрежата от първокласни пътища, осигуряват оптимални маршрути на транзитното движение към отделни региони в страната и имат следните характеристики: <ul style="list-style-type: none"><li>• свързват два и повече първокласни пътища, като осигуряват маршрути за прехвърляне на транзитно движение от едно направление на друго;</li><li>• свързват две и повече области или важни административно-стопански райони в тях;</li><li>• осигуряват транспортни връзки със съседни държави, когато няма път от по-висок клас.</li></ul>

Пътища III клас	Всички останали републикански пътища, които не притежават характеристиките изброени по-горе. Те уплътняват държавната пътна мрежа и служат за разпределяне на движението във вътрешността на територии, прилежащи към пътищата от по-висок клас или осигуряват връзка между отделните общини.
<b>Местни пътища:</b> Общински и частни пътища, отворени за обществено ползване, осигуряващи транспортни връзки от местно значение и са свързани с републиканските пътища или с улиците.	
Общински те пътища	може да се оптимизира категоризирането им според административно-стопанското значение и функции в транспортната схема.
Частни пътища	осигуряват маршрути от частни интереси и могат да бъдат отворени за обществено ползване, когато това се налага от обществени интереси, по инициатива на съответния общински съвет и със съгласието на собственика при договаряне на взаимоотношенията.

### 2.1.2 . Превозени товари по пътища и по жп линии

Важен фактор при вземане на решения за правилно финансиране на транспортния сектор, освен интензивността на движението, е и превозените товари по различните видове транспорт. Статистическите данни, показващи разпределението на превозените товари между автомобилния и жп транспорта, са представени в следващата графика. От нея се вижда, че превозените товари от автомобилния транспорт са около 3 пъти повече отколкото тези, превозени с жп транспорт.

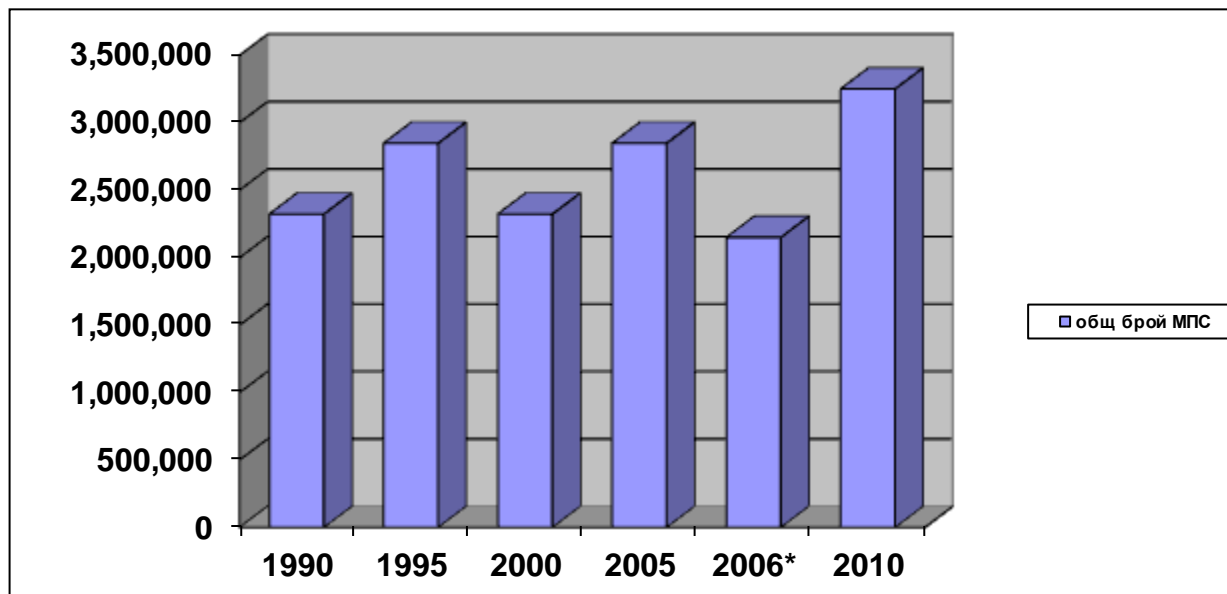
**Фиг. № 2: Превозени товари от автомобилен и ЖП транспорт 1990 - 2010 млн. т.**



Източник: Списание „Български пътища” – спец. издание, октомври 2006 г. и НСИ

### 2.1.3 . Състояние и развитие на автопарка

Фиг. № 3: Развитие на автопарка в Република България за периода 1990 - 2010 г.



Източник: НСИ. Намалването на МПС през 2006 г. се дължи на служебно прекратена регистрация на МПС, които не са били пререгистрирани в срок.

Амортизацията на пътищата и натоварването на пътната мрежа се влияят в най-голяма степен от тежкотоварните автомобили, като следва да отчетем следните съществени промени от 1990 г. до днес, а именно:

- Транзитът през Република България се е увеличил многократно, особено след приемането на България в ЕС от 01.01.2007 г.
- Броя на тежкотоварните автомобили вътре в страната е нараснал двойно от 146 000 през 1990 г. до 301 000 през 2010 г.
- Общото тегло и товарносимоспособност на тежкотоварните автомобили се увеличава.
- Прилагането на Европейските стандарти за натоварване на ос увеличи разрешеното тегло на товарните автомобили.
- Броят на леките автомобили също е нараснал почти двойно, основно за сметка на мотоциклетите и моторите.

Трябва да се отбележи, че през последните години в ЕС, като цяло е отчетено нарастване броя на автомобилите особено в ЕС-12. Прогнозите за бъдещо нарастване на превоза на товари и пътници са най-големи за сектор „автомобилен транспорт” в съпоставка с останалите видове транспорт. Тази тенденция най-вероятно ще бъде запазена и в Република България.

От съществено значение за правилното планиране и осъществяване на устойчиво развитие на пътната мрежа на Република България е съобразяването с фактори като перманентното нарастване на общия брой автомобили и подобряването на динамичните им показатели. Въздействието на тежкотоварния трафик върху стратегическата пътна мрежа е от огромно

значение, тъй като влияе върху дългосрочното развитие на настилките и стратегиите за графика

## 2.2. Състояние на републиканската пътна мрежа

### 2.2.1 . Дължина и гъстота на пътната мрежа

Общата дължина на определените от правителството шест автомагистрала е 1 245 км, от които 610 км. (49%) са в експлоатация:

Табл. № 1: Автомагистрала

Име	Маршрут	Дължина (км)
<b>А-1 Тракия</b>	София – Пловдив - Ст.Загора - Ямбол - Бургас	361
<b>А-2 Хемус</b>	София – Ботевград – Шумен – Девня - Варна	433
<b>А-3 Струма</b>	Перник – Дупница – Сандански - граница Гърция	156
<b>А-4 Марица</b>	(Пловдив-Ст.Загора) -Харманли-Свиленград-граница Турция	117
<b>А-5 Черно море</b>	Варна – Бургас	110
<b>А-6 Люлин</b>	София – Перник	19
<b>А-7 Калотина</b>	Калотина – околоръстен път София	49
<b>Обща проектна дължина</b>		<b>1 245</b>

*Източник: АПИ - към момента 610 км (49%) от автомагистралите са в експлоатация*

Табл. № 2: Дължина на РПМ по класове към 31.12.2014

Клас	Дължина (км)	% от РПМ
Автомагистрала	610.2	3
Пътищата I-ви клас	2 964.6 (272)	15
Пътищата II-ри клас	4 022.6 (152)	21
Пътищата III-ти клас	11 558.5 (64)	59
Пътни връзки	306.4	2
<b>Обща дължина на републиканската пътна мрежа</b>	<b>19 462</b>	<b>100</b>

*Цифрите в скоби показват дължината с четири ленти за движение*

Гъстотата на Републиканската пътна мрежа по видове пътища е както следва:

- Автомагистрала – 4.13 км на 1000 км<sup>2</sup>, в сравнение с около 28-32 км на 1000 км<sup>2</sup> в Германия, Франция, Испания, Италия и Холандия и 20

км на 1000 км<sup>2</sup> в Австрия;

- Пътища с четири ленти – 3.82 км на 1000 км<sup>2</sup>, в сравнение 16-26 км на 1000 км<sup>2</sup> за болшинството от европейските страни;
- Първокласните, второкласни и третокласни пътища взети заедно имат гъстота равна на 172 км на 1000 км<sup>2</sup>.

Предвид географското положение на страната и обстоятелството, че през територията ѝ преминават пет (вкл. р. Дунав N7) от десетте транс-европейски транспортни коридори, малкият дял на автомагистралите и пътища с четири ленти може да се определи като съществен недостатък на републиканската пътна мрежа.

### 2.2.2. Състояние на настилките по републиканската пътна мрежа

Състоянието на пътните настилки се определя съгласно действащата “Методика за измерване и оценка на повредите по пътните настилки”, като се отчитат вида и количеството на съществуващите повреди, измерени и оценени спрямо общата повърхност на съответния път. Тези състояния са както следва:

**Добро състояние** – с повреди по настилките под 10 %;

**Средно състояние** – с повреди по настилките от 10 % до 30 %;

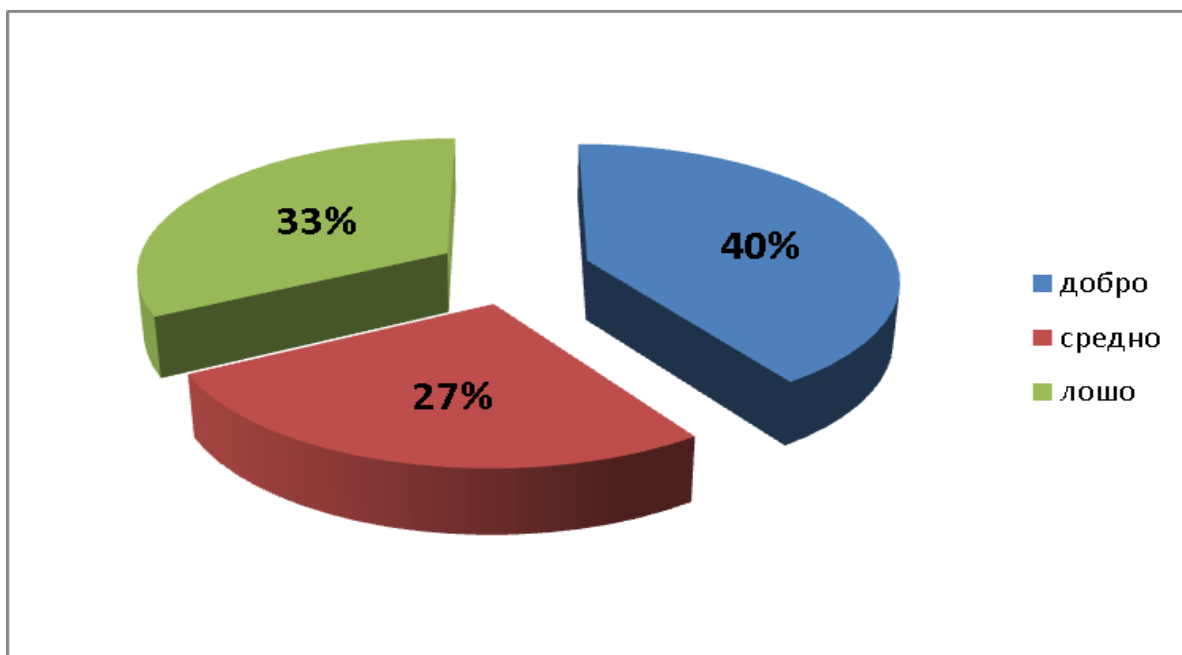
**Лошо състояние** – с повреди по настилките на повече от 30 %.

**Табл. № 3: Състояние на настилките по класове пътища в километри в края на 2014**

	АМ	I клас	II клас	III клас	Пътни връзки	Общо км
Добро	374.4	1 678.5	2 059.5	3 576.2	189.5	7 878.1
Средно	145.5	882.6	973.9	3 129.6	96.7	5 228.3
Лошо	90.3	403.4	988.8	4 852.4	20.2	6 355.1
Общо	610.2	2 964.5	4 022.2	11 558.2	306.4	19 461.5

Източник: АПИ – ИПМ

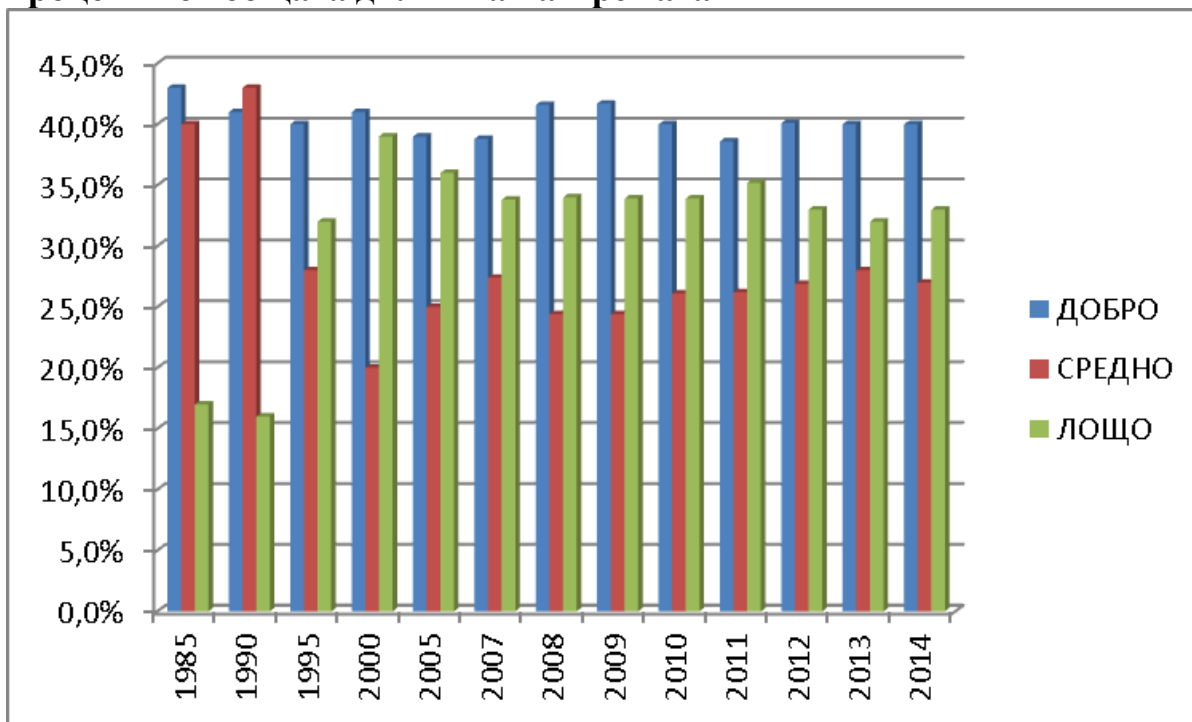
**Фиг. № 4: Състоянието на настилките от общата дължина на РПМ в проценти**



Прегледът на данните за състоянието на настилките показва увеличаване дела на пътищата II и III клас в лошо състояние в сравнение с предишни години.

Данните за състоянието на настилките по пътищата от републиканската пътна мрежа по години като цяло показват влошаване на състоянието им. Например, през 1990 г., РПМ е включвала и IV клас пътища, като около 15% от пътищата са били в лошо състояние. За сравнение, в момента 33% от РПМ е в лошо състояние.

**Фиг. № 5: Състояние на настилката на РПМ за периода 1985 – 2014 г., в проценти от общата дължина на мрежата**



*Източник: АПИ - Годишници на Областните пътни управления*

### 2.2.3 Състояние на пътните съоръжения по републиканската пътна мрежа

Пътните съоръжения са важна и неделима част от пътната инфраструктура, като стойността на мостовите съоръжения е пъти по-висока от тази на настилките. Общият брой на съоръженията по РПМ под 5 метра (водостоци) е 38 888, с обща дължина 516 568 метра. Съоръженията над 5 метра – различни видове мостове и съоръжения, както и тунелите са разпределени по класове пътища и вид на съоръжението, както следва:

Табл. № 4: Съоръжения по РПМ

СЪОРЪЖЕНИЯ ПО ВИД НА МАТЕРИАЛА		КЛАС НА ПЪТЯ					ОБЩО
		АМ	I клас	II клас	III клас	Пътни възли	
масивни/стоманени	бр.	348	881	729	1 608	6	3 572
	м.	26 864	36	23	44		
дървени	бр.	-	-	-	2	-	2
	м.	-	-	-	39	-	39
тесни мостове		-	8	53	277	-	388
<b>ВСИЧКО:</b>	<b>бр.</b>	<b>348</b>	<b>881</b>	<b>729</b>	<b>1 610</b>	<b>6</b>	<b>3 574</b>
	<b>м.</b>	<b>26 864</b>	<b>36</b>	<b>23</b>	<b>44</b>	<b>563</b>	<b>132 402</b>
ТУНЕЛИ	бр.	8					
	двойни	8/3+5/	10	6	-		32
<b>ВСИЧКО:</b>	<b>М</b>	<b>4 808</b>	<b>1 615</b>	<b>1360</b>	<b>452</b>	<b>-</b>	<b>8 235</b>

Източник: АПИ - Годишници на Областните пътни управления

Общият брой на съоръженията над 5 метра е 3 574, с обща дължина 132 402 метра, от които броят на съоръженията по-дълги от 20 м е 1 420 моста с обща дължина от 109 224 метра и обща площ около 1 880 000 м<sup>2</sup>.

Пълно обследване състоянието на пътните съоръжения е извършено през 2005 г. Резултатите от обследването показват, че 36% от обследваните съоръжения от основната пътна мрежа имат нужда от незабавни възстановителни действия. Над 193 съоръжения или 15 % от обследваните, имат поне един дефект, който се нуждае от незабавен ремонт в кратък срок.

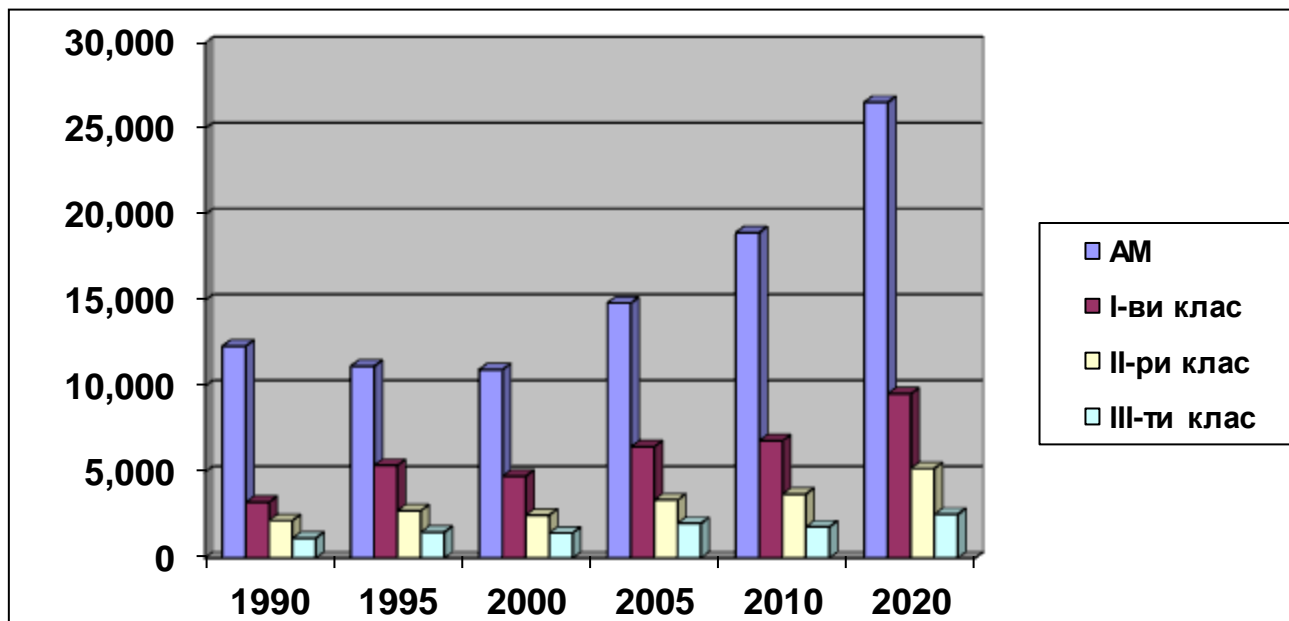
Резултатите от обследването показват, че пътните съоръжения са в лошо състояние и трябва да се вземат мерки за рехабилитирането им.

#### 2.2.4 . Статистика за трафика по републиканската пътна мрежа и прогноза

Съгласно действащите нормативни документи общо профилно преброяване на републиканската пътна мрежа се извършва на всеки пет години. Интензивността на движение по класове пътища, съгласно проведеното Общо профилно преброяване, е дадена на Фиг. 6, която показва трайно увеличение на средно-годишна денонощна интензивност.

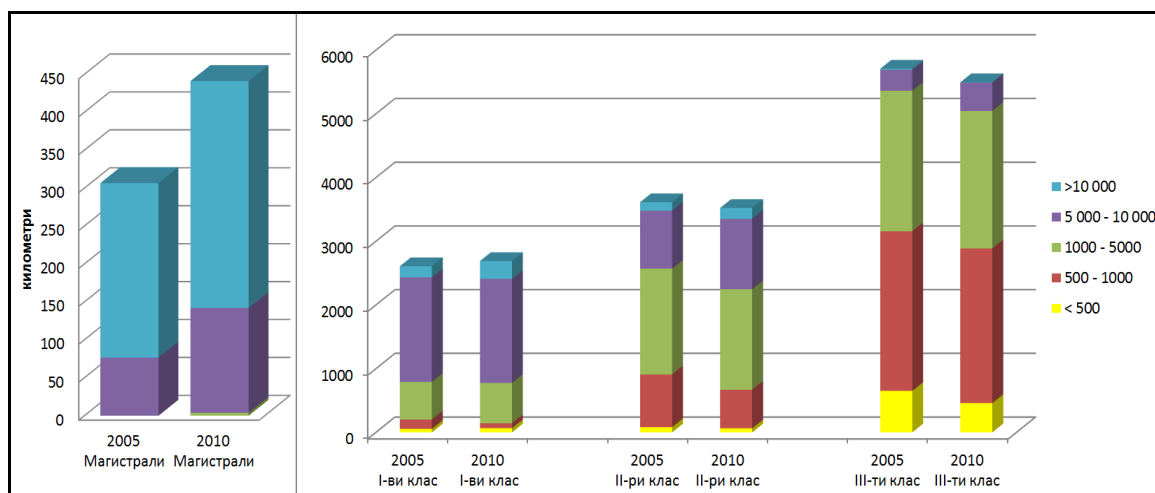
**Фиг. № 6: Средно-годишна денонощна интензивност на републиканската пътна мрежа**





Източник: АПИ – ИПМ. Прогнозираното нарастване на трафика до 2020 г. е 15% при общинските пътища по данни до 2000 г. и 40% при автомагистралите и скоростните пътища.

**Фиг. № 7: Разпределение на трафика по класове на пътищата и по средно годишна денонощна интензивност на движението през 2010 г.**



Източник: АПИ – ИПМ

От представените по-горе данни е видно, че увеличението на трафика е трайно и за двата периода 2000-2005 г. и 2005-2010 г. Трябва да се има предвид, че от 1995 г. до 2000 г. поради преходния период предлагането и потреблението на гориво в страната беше намалено, което доведе до рязък спад в подвижността.

**Табл. № 5: Увеличение на трафика 2000 – 2010**

Увеличение на трафика	Автомагистрали	Пътища I клас	Пътища II клас	Пътища III клас
2000-2005	35.4%	35.9%	35.3 %	38.5%
2005-2010	27.6%	5.6%	11.9%	10%

Увеличаването на автомобилния трафик особено по автомагистралите и I и II клас пътища поражда сериозни затруднения в някои от най-натоварените отсечки от пътната мрежа. Това изисква приоритетно инвестиране в тяхното разширение.

### **2.3 Състояние на общинската пътна мрежа**

#### **2.3.1 . Дължина**

С Решение на Министерски съвет № 884 от 29.12.2002 г. е утвърден списъка от Републиканската пътна мрежа, с което част от четвъртокласните пътища са изключени от РПМ и съответно стават част от общинската. Списъкът на общински пътища е приет с Решение № 236 на Министерския съвет от 13 април 2007 г. (изм. и доп. с Решения на Министерския съвет № 155 от 2009 г., № 301 и № 677 от 2011 г., № 807, № 871 и № 1016 от 2012 г., № 340 и № 646 от 2014 г. и № 110 от 2015 г.). В него са включени изградени бивши републикански пътища от четвърти клас, които през 1999 г. не са прекласирани в третокласни пътища, както и други изградени пътища в имоти, публична общинска собственост и които осигуряват транспортно обслужване с публичен общински интерес. При съставянето на списъка на общинските пътища са идентифицирани пътни трасета, които са изградени в горски фонд. Същите освен за нуждите на горското стопанство се използват и за публични нужди, но не са включени в списъка на общинските пътища.

**Табл. № 6: Дължина на общинската пътна мрежа по категории в километри**

Категория	Дължина в километри
Първа категория	7 936
Втора категория	5 776
Трета категория	5 778
Общо	19 490

По данни към 31.12.2000 г. бившите четвъртокласни републикански пътища без настилка са били 2 690 км. За включените след 2009 г. допълнително пътни трасета в списъка на общинските пътища с общинско значение, данни за степента на тяхната изграденост е предоставена от общинските администрации, като по-голяма част са изградени.

#### **2.3.2 . Състояние на настилките**

До 2000 г. Главно управление на пътищата е поддържало информация за състоянието на пътните настилки на четвъртокласните пътища, които сега

съставляват значителна част от състава на общинските пътища. Към 31.12.2000 г., около 40 % от настилките на четвъртокласните пътища, или 6 026 км са били в лошо състояние, а 2 690 км са били без трайна настилка. Към 2012 г. за състоянието на общинските пътища може да се съди единствено по данни от общините.

През 2003 г. Министерството на регионалното развитие и благоустройството изиска от общините да представят информация за състоянието и вида на пътните настилки за пътищата на съответната територия, които имат публично общинско значение, като им беше предоставена и съответната инструкция за провеждане на обследването по реда на *“Технически правила за поддържане и ремонт на пътищата”* (ГУП, 1989 г.). Прегледът на получените резултати установява редица неточности, поради което те нямат представителност.

От информацията, предоставена от 225 общини (263 общо) се получиха следните данни за състоянието на настилките:

**Табл. № 7: Състояние на настилките на общинските пътища**

Състояние на настилките	Дължина в км
Добро	3 157
Средно	3 841
Лошо	8 748
Без трайна настилка	2 690
Обща дължина	17 169

### 2.3.3 . Състояние на пътните съоръжения

По данни от Годишниците на Агенция “Пътна инфраструктура”, пътните съоръжения на бившите четвъртокласни пътища към 2001 г. са били, както следва:

**Табл. № 8: Съоръжения по общинските пътища**

Вид съоръжение	Брой	Дължина
1. Водостоци с отвор до 2 метра вкл.		
	Масивни	27 318
	Дървени	204
2. Водостоци с отвор до 2-5 метра вкл.		
	Масивни	2 649
	Дървени	76
3. Мостове, пътни надлези и подлези с обща дължина до 20 м.	1 088	12 979
4. Мостове, пътни надлези и подлези с обща дължина от 20 до 50 м.	392	12 452
5. Мостове, пътни надлези и подлези с обща дължина над 50 м.	179	1 610
6. Тунели - единични	4	653

Има недостиг на данни за извършване обследвания на пътните съоръжения по общинската пътна мрежа, но ако се вземат за основа данните

за републиканските пътища и се отчете състоянието на общинските пътища, се предполага че това на съоръженията ще бъде по-лошо.

### **2.3.4 . Интензивност на движението**

Според данни от общините интензивността на движението по общинската пътна мрежа между 1990 г. и 2000 г. е нараснала с 42,3%, които са и последните изчерпателни данни.

Необходимо е да се предвиди създаването на база данни за интензивността на движението по общинските пътища, като общините следва да определят стратегически пътни участъци (в това число и за пътища, обслужващи повече от една община), на които да бъде извършено стандартното преброяване.

Изграждането на база данни, включваща дължината на общинските пътища и тяхната изграденост по категории, както и километрирането им по утвърдените трасета ще дадат възможност за адекватно управление на настилките и съоръженията по тези пътища.

В този смисъл един удачен подход би бил общинската пътна мрежа да се развива от общините със съдействието на Министерството на регионалното развитие и благоустройството, с изготвянето и приемането на съответните законови промени.

### **2.3.5 Въвеждане на интелигентни транспортни системи (ITS) в пътния сектор**

АПИ ще изпълнява предписанията и препоръките от ЕС за интегриране на България в общоевропейската мрежа от интелигентни транспортни системи. Това води до необходимостта от изграждане на оперативна съвместимост на данните и възможности за интегриране на информация в рамките на АПИ за ефективно включване в ITS на общоевропейско равнище.

През 2015 г. е стартирано проучване и анализ на възможностите и вариантите за трансформиране на съществуващата винетна система в Електронна система за събиране на пътни такси (ЕССТ) по републиканската пътна мрежа. В проучването се очаква да бъде оценен и ефектът от въвеждането на нова система върху проектите, финансирани по Оперативните програми, като се има предвид, че съгласно чл. 61, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 1303/2013 на Съвета - за проектите, за които предварително приходите не е възможно да се оценят, приходите, които се генерират в рамките на три години от завършването на проектите или до крайния срок за представяне на документи за приключването на Програма, в зависимост от това коя дата е по-ранна, следва да се приспадат от декларираните разходи пред Европейската комисия.

Електронната система за събиране на пътни такси се предвижда да бъде въведена през 2017 г., като за тази цел ще бъдат използвани най-добрите доказани европейски практики за събиране на пътни такси.

## **ФИНАНСИРАНЕ И ПРЕГЛЕД НА ПУБЛИЧНИТЕ РАЗХОДИ**

### **2.1 Преглед на приходите и разходите на пътния сектор**

Като цяло Република България през последните 20 години е инвестирала в пътния сектор по-малко от други държави в ЕС-12 за рехабилитация и строителство. Инвестициите и разходите за поддръжка на общинските пътища, които представляват половината от пътната мрежа, също са били недостатъчни.

Секторът генерира собствени приходи основно чрез винетна система и таксите за специално ползване на републиканските пътища и пътен данък за общинските пътища. Така набраните средства са незначителни и едва покриват разходите за поддръжка на пътната мрежа. Възможностите за увеличаване на собствените приходи са свързани преди всичко със системите за таксуване и най-вече с въвеждане на ТОЛ системата. Динамичното нарастване на автомобилният парк и ежегодното увеличение на автомобилният трафик намират отражение във все по-интензивното ползване на пътната мрежа. Тези процеси пряко рефлектират върху консумацията на автомобилни горива и генерираните на тази основа по-високи приходи в държавния бюджет от начислявани акцизи. На тази основа е икономически целесъобразно и обосновано част от така набраните допълнителни средства да се ползват за целево и по планов ред финансиране на пътната инфраструктура и разплащане на увеличените разходи, свързани с повишаването ѝ натоварване.

**Републиканска пътна мрежа** През последните няколко години АПИ е усвоявала около един милиард лева годишно за инвестиции и дейности по поддръжка чрез комбинация от средно-големи договори (ОП „Регионално развитие“ и рехабилитация с използване на заеми, които са имали отношение към преобладаващия обем от дейностите в периода 2008 - 2010 г.) и големи договори (ОП „Транспорт“, която понастоящем обхваща съществен дял от текущо управляваните договори). Със създаването на НКСИП секторът вече разполага с капацитет за управление на по-голям обем строителни работи.

**Общинската пътна мрежа** има разпръснати ресурси и ниво на инвестиране, което е значително по-ниско от нуждите.

Нивото на ефективност на текущото инвестиране е трудно да бъде преценено поради липса на постоянно наблюдение на състоянието на пътната мрежа. Фокусирането на средствата от ОП „Регионално развитие“ и заемите от ЕИБ и Световна банка в рехабилитация на пътната мрежа е допринесло значително за запазване и подобряване на цялостното ѝ състояние.

В перспектива, като се отчита общото относително ниско ниво на инвестиции и нуждите, породени от строителството на TEN-T трасетата, запазване на текущото ниво на инвестиции вероятно ще доведе до прогресивно влошаване състоянието на мрежата.

Понастоящем 35% от Републиканската и около 65% от общинската мрежа е в лошо състояние. Подобряване състоянието на мрежата би довело до съществени икономически ползи, като анализът ползи/разходи показва, че за

всеки 1 лев вложен в поддръжка и рехабилитация на пътища, техните ползватели спестяват около 11 лева. Като цяло, обаче, средствата необходими за съхранение състоянието на пътната мрежа далеч превишават текущото финансиране. За да се приведе цялата мрежа в добро състояние през следващите пет години трябва да се инвестират годишно около 1.1 млрд. лв. в РПМ и около 400 млн. лв. в общинска пътна мрежа. За сравнение към сегашния момент се инвестират по-малко от 300 млн. лв. за РПМ и по-малко от 100 млн. лв. за общинските пътища. Разходите за рехабилитация на пътищата трябва да бъдат поне удвоени, за да се постигне 75% устойчива пътна мрежа до 2022 г. Това означава, че запазването на съществуващите бюджетни разпределения на средствата за поддръжка и рехабилитация би довело до влошаване състоянието на мрежата.

## 2.2 Финансови източници

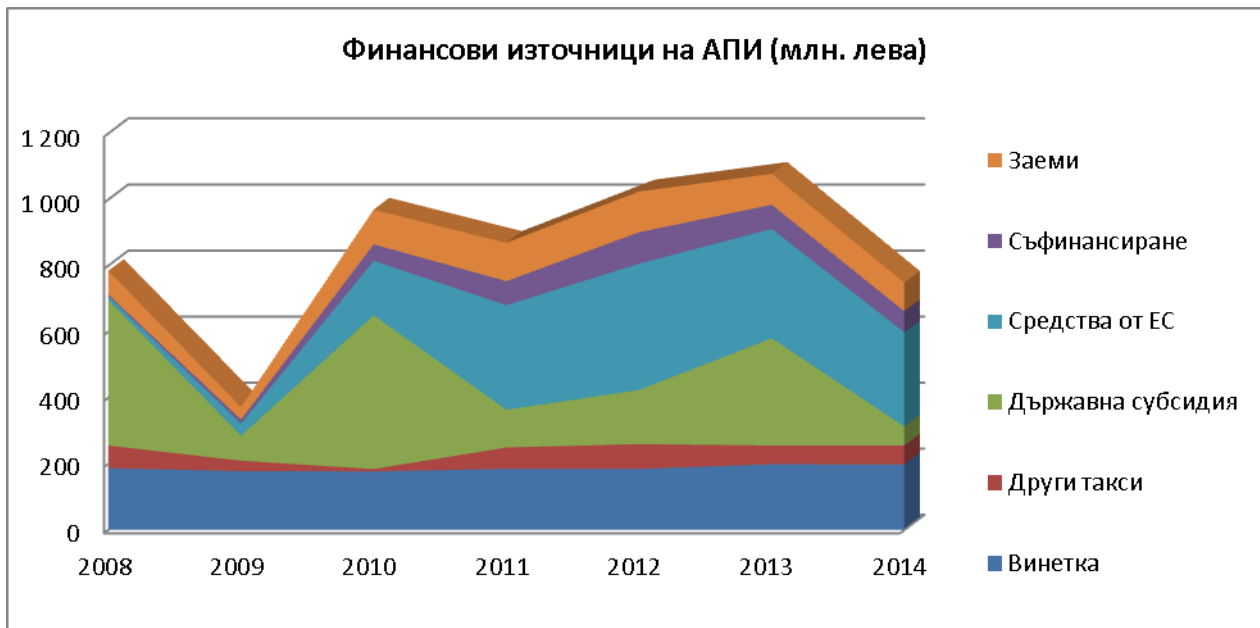
Строителството, рехабилитацията, ремонтът и поддръжката на републикански и общински пътища се финансират от: (1) държавния бюджет; (2) общинските бюджети; (3) безвъзмездна финансова помощ от Европейските фондове; и (4) заеми.

**Фиг. № 8: Финансиране на пътния сектор**



Източниците, от които правителството може да финансира пътния сектор, в допълнение към държавния бюджет за пътищата включват общинските бюджети, грантове от ЕС, държавни заеми, финансиране от частния сектор. Бюджетът на АПИ (при изключване на средствата от ЕС) е бил средно 0.8% от БВП през последните пет години.

**Фиг. № 9: Съотношението на различните видове финансови източници на АПИ за 2008 – 2012**

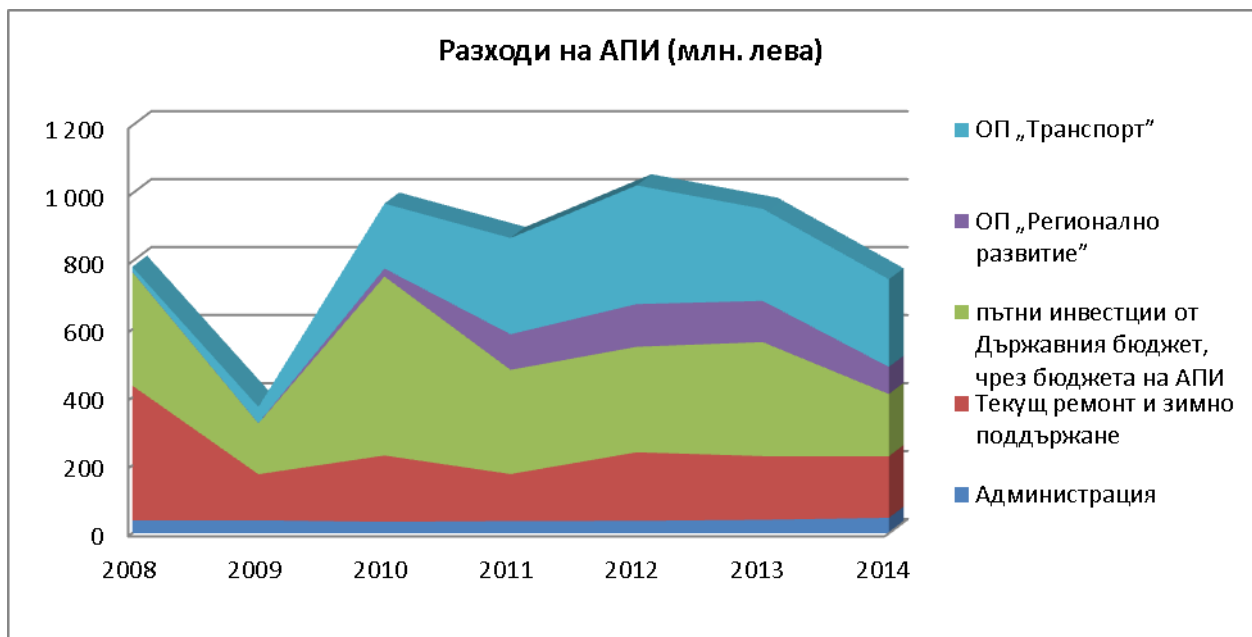


*Източник: Годишен доклад на АПИ за изпълнението на политиката и програмата, данни 2008 - 2014 г.*

### **2.3 Разходи за републиканска пътна мрежа**

Фигура 10 показва пропорцията на различни видове разходи, направени от АПИ между 2008 и 2012 г. Графиката показва, че изразходването на средства е спаднало значително през 2009 г. по време на пика на глобалната рецесия, но разходите са нараствали постоянно през последните няколко години и това е свързано най-вече с увеличеното финансиране от ЕС, като обаче заемите и съфинансирането са нараснали незначително. Основната разлика в разходите са държавните субсидии, които варират съществено от 2008 г. насам, но са останали постоянни през последните една-две години. Винетните и други такси са останали непроменени.

**Фиг. № 10: Съотношение на различните видове разходи за АПИ за 2008 – 2012**



Източник: Годишен доклад на АПИ за изпълнението на политиката и програмата, данни 2008 - 2014 г.

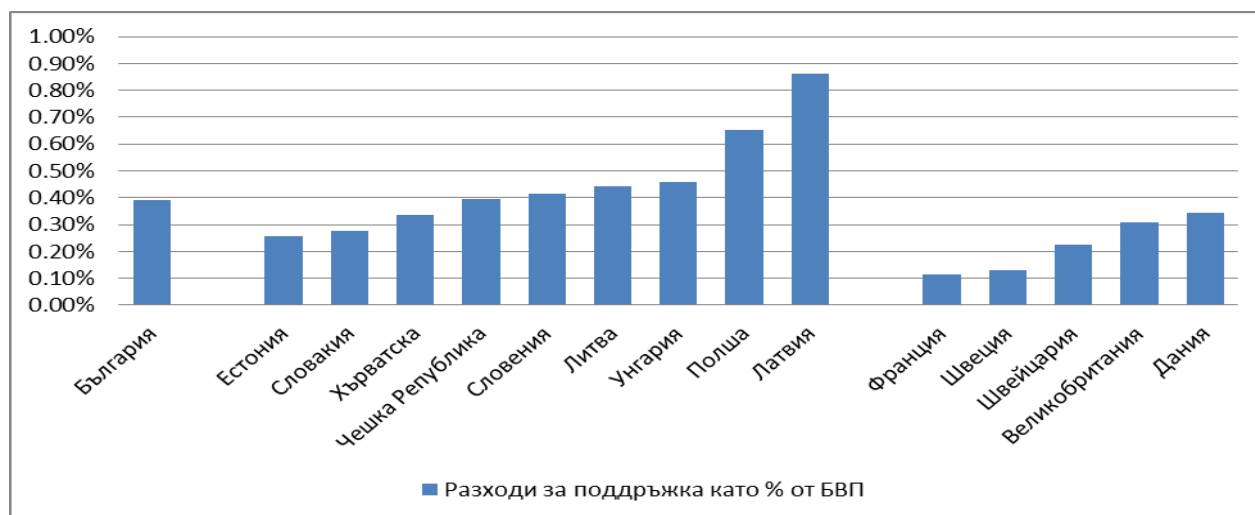
Общите разходи на АПИ за РПМ са 1,12 % от БВП (включително средства от ЕС), от които *текущ ремонт и поддръжка* - 0,30 % от БВП, *рехабилитация* и *ново строителство* – 0,45% от БВП, проекти съфинансирани от ЕС – 0,32% от БВП и други (административни) разходи - 0,05% от БВП.

### Фиг. № 11: Съотношение на различни видове разход от БВП

Източник: Годишен доклад на АПИ за изпълнението на политиката и програмата, данни 2008 - 2014 г., НСИ

Разходите за поддръжка намаляват през последните пет години от 0.57 процента от БВП на 0.18 през 2011 г. и през 2012 се наблюдава възстановяване до 0.26 . Това е близо до нивото на страни от Източна и Централна Европа (ЕС-12) и над това на страните от Западна Европа. Важно е обаче да се отбележи, че поддръжката за 2008 г. е била 400 млн. лева, но от 2009 до 2012 г. същата е между 135 и 202 млн. лева, като по този начин стойността от 2008 г. оказва въздействие върху средната стойност, която е представена по-долу, а нивото на финансирането на поддръжката може да се приеме за сравнително ниско в сравнение с подобни страни.

### Фиг. № 12: Разходи за поддръжка на избрани страни от ЕС-12 и ЕС-15 (средни стойности за 2008-2009 г.)



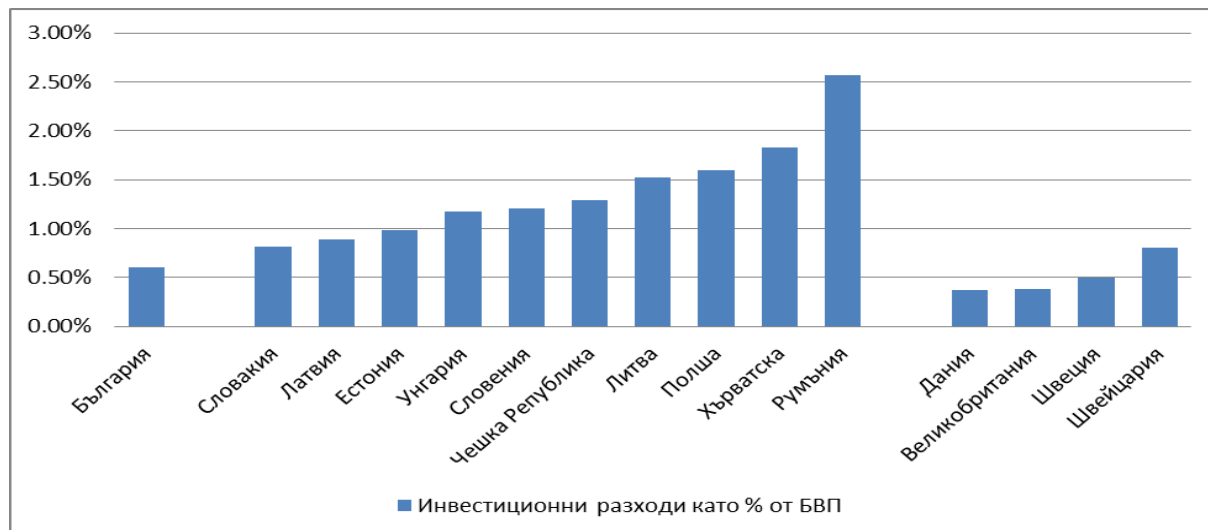
Източник: Годишни доклади на МТФ, ЕК, АПИ за изпълнението на политиката и програмата, предварителни данни за 2012 г.

Инвестициите в републиканската пътна мрежа са се увеличили през последните пет години. Пътната рехабилитация и новото строителство, финансирани от бюджета на АПИ и със средства от ЕС са възлизали на 0,50% от БВП през 2008 г. Наблюдава се значително намаление на инвестициите през 2009 г. до 0,29%, но през периода 2010-2012 г. те са около 1% от БВП. Фигура 13 по-долу, показва нивото на инвестиции в пътища в избрани държави от ЕС за периода 2008-2010 г. Република България има по-ниско



ниво на инвестиции в пътната мрежа като процент от БВП в сравнение със страните от ЕС-12, което се дължи на ограничените инвестиции през 2008 г. и 2009 г. Избраните държави от групата ЕС-15 имат по-малки инвестиции в пътища, като дял от БВП, поради добре развитата и поддържана пътна мрежа и висок БВП.

**Фиг. № 13: Инвестиционни разходи на избрани страни от ЕС-12 и ЕС-15 (средни стойности за 2008-2010 г.)**



*Източник: Годишни доклади на МТФ, ЕС, АПИ за изпълнението на политиката и програмата, предварителни данни за 2012 г.*

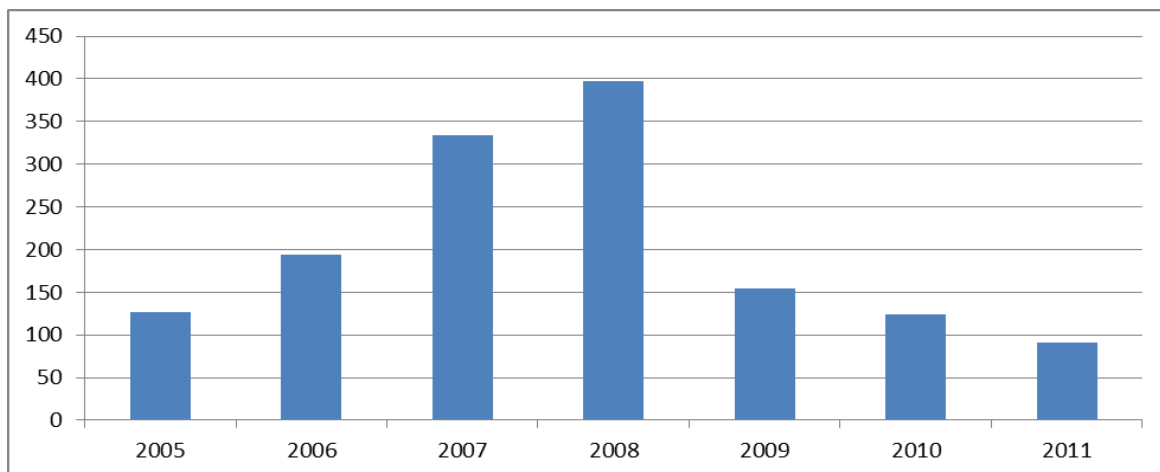
Високият дял на инвестициите в рехабилитация през последните пет години се дължи на средствата, осигурени от ОП „Регионално развитие”, проекти „Транзитни пътища” (ЕИБ) и Проект за рехабилитация на пътната инфраструктура (Световна банка). Това трябва да продължи в средносрочен план до финализиране на просрочените рехабилитационни дейности (виж раздела по-долу).

#### **2.4 Финансиране на общински пътища**

Със Закона за държавния бюджет на Република България ежегодно се утвърждават целеви субсидии за изграждане и основен ремонт на общински пътища и трансфер за зимно поддръжане и снегопочистване. За периода 2008 до 2011 г. от държавния бюджет са осигурявани средства в размер между 42.5 и 45 млн.лв. за изграждане и основен ремонт на общински пътища и в размер между 10.0 и 14.1 млн.лв. за зимно поддръжане и снегопочистване.

По данни на Министерство на финансите, през 2011 г. общините са вложили 91 млн. лева за дейности по поддръжане, ремонт и изграждане на пътища. Фигура 14 по-долу показва средствата, определени за тази бюджетна дейност в общините:

**Фиг. № 14: Дейности по поддръжане, ремонт и изграждане на общински пътища (млн. лева)**



**Източник: Министерство на финансите - изпълнени бюджетни данни Код 832**

### **2.5 Други данъци, свързани с ползвателите на пътища**

Други страни често използват данъци върху превозните средства или горивата като източник за финансиране за поддръжка на пътищата или възстановяване/изграждане на същите.

В Република България, има два съществени данъка и по-долу са представени приходите генерирани само от тях.

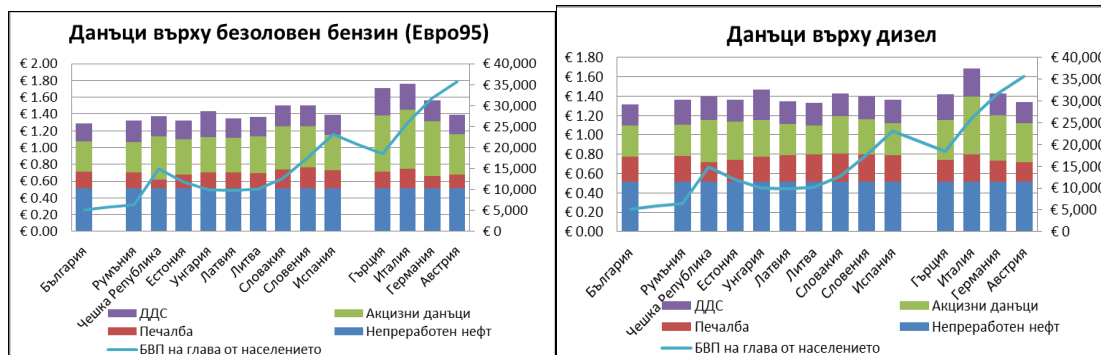
**Данъци за МПС.** За 2011 г. общините са събрали 169.4 млн. лева от данък МПС, което представлява 28.3% от всички имуществени данъци. През 2010 г. тази сума е била 162 млн. лева, а през 2009 г. – 153,9 млн. лева. Приходите от данъците за МПС се използват от общините.

**Възможен източник на средства за поддържане на пътната инфраструктура е и акцизът върху горивата. Той не влиза пряко като приход за поддържането на РПМ, а е приход в държавния бюджет.**

**Акциз върху горивата.** Акцизът върху бензина в Република България възлиза на 28.2% от данъците върху всички горива през 2011 г. Нетните приходи от този акциз са 527,2 млн. лева, което е с 1,9% повече в сравнение с 2010 г. През 2011 г. нетният обем на бензина е 745,2 млн. литра. Данъчната ставка се повиши от 685 на 710 лева на 1000 литра през 2011 г. в сравнение с 2010 г. Останалият петрол, включително дизеловото гориво за леки автомобили е възлизал на повече от 2 млрд. литра през 2011 г., а данъчните приходи – на повече от 1,2 млрд. лева. Приходите са със 7,2% по-високи в сравнение с 2010 г.

Съставът на цената на горивото и сравнението с други страни в ЕС са представени на следващите фигури:

Фиг. № 15: Данъци върху горивата в избрани страни в ЕС



Източник: Енергиен портал на Европа към 22 януари, 2013 г.; ЕВРОСТАТ

### 3. SWOT АНАЛИЗ

Табл. № 9: SWOT анализ

<b>СИЛНИ СТРАНИ</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Добра степен на изграденост на републиканската пътна мрежа с гъстота на пътищата от първи, втори и трети клас близо до средната за ЕС;</li><li>• Благоприятно географско разположение – пет от десетте Трансевропейски транспортни коридори минават през Република България;</li><li>• Добър потенциал от пътни връзки със съседните страни;</li><li>• Река Дунав и речните пристанища оформят добра мрежа за превоз на масови товари посока „север – юг”, което улеснява превозвачите;</li><li>• Черноморските пристанища дават възможност за пренос на стоки в направлението „изток-запад” и други направления;</li><li>• Добри условия за международна търговия и туризъм;</li><li>• Квалифицирани проектанți и строителни инженери;</li><li>• Квалифицирана работна сила по основите пътни професии;</li><li>• Опитни пътно-строителни компании с възможности за изпълнение на различни инфраструктурни проекти качествено и в срок;</li><li>• Ниски такси за ползване на пътната инфраструктура;</li><li>• Развиващи се, добре организирани и конкурентни частни автомобилни превозвачи, опериращи по основната пътна мрежа на страната;</li></ul>
<b>СЛАБИ СТРАНИ</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Голяма част от пътната инфраструктура не е изградена по стандартите на ЕС, което изисква значителни инвестиции за ремонт и рехабилитация;</li><li>➤ Слабо изградена мрежа от автомагистралаи и скоростни пътища;</li><li>➤ Недостатъчен административен капацитет за управление на пътните активи;</li><li>➤ Лошото състояние на пътната мрежа представлява значителен риск за безопасността на трафика;</li><li>➤ Недостатъчен административен капацитет за подготовка и управление на средствата по реализация на проектите;</li></ul>

- Недостатъчни инвестиции за поддържане и развитие на пътната инфраструктура;
- Климатична зона с големи температурни амплитуди – от минус 35 градуса по Целзий до плюс 45 градуса по Целзий на сянка;
- Лошо състояние на общинската пътна мрежа;
- Ниски цени при търговете за пътни обекти;
- Качеството на проектите, включени в програмите, е незадоволително;
- Механизмите за таксуване на ползвателите на пътища не са добре прецизирани и не отчитат в достатъчна степен разликата между тежки и леки превозни средства;

## **ВЪЗМОЖНОСТИ**

- Нови възможности за използване потенциала на фондовете на ЕС за доизграждане с ускорени темпове на приоритетните обекти от пътната инфраструктура;
- Устойчив икономически растеж и развиваща се международна търговия;
- Привличане на инвестиции чрез публично-частни партньорства;
- Увеличената мобилност в рамките на ЕС създава потенциал за икономически растеж в регионите;
- Развитието на земеделския и индустриален сектор ще предизвика повишено транспортно търсене;
- Развитието на интер-модалния транспорт ще допринесе за подобрието на екологичната обстановка;
- Въвеждане на платено преминаване по автомагистралите, скоростните и първокласни пътища;
- Оптимизация на системата за управление на пътищата за взимане на стратегически решения и за подобро управление на активите;

## **ЗАПЛАХИ**

- ✓ Продължаване на икономическата криза в Европа;
- ✓ Бавна и дълга подготовка на инфраструктурните проекти, което може да доведе до загуба възможностите за ползване фондовете на ЕС;
- ✓ В случай, че Държавният бюджет продължава да е недостатъчен за

поддържане, модернизация и развитие, подготовка и съфинансиране на проектите, те могат да не бъдат реализирани;

- ✓ Усвояването на средствата по реализация на проектите е бавно и може да компрометира някои от проектите и програмите;
- ✓ Недостатъчен капацитет за подготовка и усвояване на средствата по реализация на проектите;
- ✓ Пътната инфраструктура се нуждае от значими модернизация и равнище на поддържане, за да се направят българските пътищата привлекателни и безопасни;
- ✓ Увеличаване цените на горивата и основните строителни материали за строителство на пътища;
- ✓ Цикълът за управление на проектите е прекалено дълъг, което е предпоставка за увеличаване на строителната стойност.

#### 4. ВИЗИЯ И СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ

SWOT анализът спомогна за формулиране на визия за развитие на пътната инфраструктура за периода 2016 г. – 2022 г., която е насочена към съгласуване на различни фактори, които влияят на състоянието на пътната мрежа, както и на начините за осигуряване на необходимия финансов ресурс за нейното строителство и поддръжка.

**КЪМ 2022 г. РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДА ИМА УСТОЙЧИВА ПЪТНА МРЕЖА,  
ИНТЕГРИРАНА В ЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА**

Стратегическите цели за развитие на пътната инфраструктура на Република България са формулирани на база на идентифицираните в SWOT анализа основни „слабости”, нуждите на регионите, както и в контекста на общоевропейската и национална транспортна политика.

Заложените цели за програмен период 2014 - 2020 г. са съобразени с насоките за развитие на Европейската транспортна политика и TEN-T мрежата. Република България ще продължи тенденцията за развитие на пътната инфраструктура по “основната” и „разширената“ Транс-европейска транспортна мрежа, както и хармонизирането на нормативната уредба и въвеждането на иновации в управлението и услугите.

Стратегическите цели са представени подробно в следващата таблица.

**Табл. № 10: Стратегически цели**

<b>СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ</b>
<b>ЦЕЛ 1. РАЗВИТИЕ НА УСТОЙЧИВА ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА</b>
Една устойчива пътна инфраструктура ще осигури възможност на ползвателите на пътища да получат по-висока степен на прогнозиране от гледна точка на изпълнение и характеристики на системата. Устойчива система е тази, при която пътищата са в добро или задоволително състояние, което осигурява безопасно пътуване на гражданите и придвижване на товарите, намалявайки транспортните разходи.
Една устойчива система също така е насочена към бъдещето като дава възможност за развитие чрез изграждане на нови пътни участъци и съоръжения. Система, която не се базира на дългосрочни предвиждания създава условия за бъдещи задръствания, които ще окажат отрицателно въздействие върху околната среда, тъй като транспортните средства ще прекарват по-дълго време в задръстване и ще отделят парникови газове, допринасящи за изменението на климата.
Една устойчива система създава условия за икономическо развитие, запазвайки чувствителност към природната и историческа среда.

## **ЦЕЛ 2. ИНТЕГРАЦИЯ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В ЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА**

Като повечето пътни мрежи в ЕС, и пътната мрежа на Република България е била развита съобразно националните приоритети. Целта на Транс-европейската транспортна мрежа (TEN-T) е да изгради транспортна мрежа, която може да облекчи движението на стоки и хора между страните в ЕС. Мрежата е замислена да включва 90 000 километра автомагистрала и пътища с високо качество до 2020 г. TEN-T е основна част в цялостната Транс-европейска мрежа, която има за цел ефективно развитие на вътрешния пазар, а също икономическа и социална стабилност на Съюза.

Интеграцията на пътната мрежа на Република България с Транс-европейската мрежа се очаква да има положителен ефект върху: (1) *Подобряване и развитие на транс-граничните свързвания;* (2) *Привличане на международния транзитен трафик;* (3) *Повишаване на конкурентоспособността и чуждите инвестиции.* Освен това тази интеграция ще спомогне за развитието на политическата, икономическа и социална кохезия на България в разширена Европа и в тази връзка на политиката на ЕС за преодоляване на инфраструктурното несъответствие между централните и периферни региони на Общността.

## **ЦЕЛ 3. ПОДОБРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА**

В Република България, всяка година около хиляда души загиват и около 10 000 биват ранени при пътни катастрофи през последното десетилетие. Броят на жертвите (около 100) на 1 000 000 жители е два пъти по-голям от съотношението в европейски страни като Обединеното кралство, Холандия, Швеция и др. Признавайки сериозността на проблема през 2010 г. правителството на Република България е приело Национална пътна стратегия 2011 – 2020, в която безопасността на пътната инфраструктура е сред най-високите приоритети.

ЕС е приел няколко Директиви за по-безопасни пътища в ЕС, включително *Директива 2008/96/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, касаещи управление безопасността на пътната мрежа*, в които Комисията е идентифицирала пътната структура като трети стълб на политиката по пътна безопасност, което може да бъде важен принос към целта на Общността за намаляване на пътните произшествия.

По света, съгласно прогнозите до 2030 г., пътните катастрофи ще станат 5-та водеща причина за смъртността, достигайки цифрата 2,4 млн. загинали за година. Всяка година икономиките на страните губят приблизително 2% от БВП вследствие на пътни инциденти. В отговор на тази негативна статистика Генералната асамблея на ООН определи мандат за действие за намаляване на растящия брой смъртни случаи и ранени при пътнотранспортни произшествия. Тя обяви периода 2011-2020 г. за „*Десетилетие на*



*действието” по отношение на пътната безопасност с цел стабилизиране и след това намаляване на нивото на пътните произшествия с фатален изход, което ще изисква понижаване на прогнозното ниво на инцидентите с фатален изход с около 50% до 2020 г.*

#### **ЦЕЛ 4. ЕФЕКТИВНО УПРАВЛЕНИЕ НА ПЪТНИЯ СЕКТОР**

Ефективността на всяка стратегия се изразява единствено в нейното успешно изпълнение. Институциите, които са упълномощени да изпълняват стратегията, държат ключа за успеха, осигурявайки получаване на пълномощия за процеси и ресурси за задоволяване на потребностите.

Тази цел на стратегията ще бъде детайлно разработена в бизнес план, който ще вземе предвид организационния капацитет, усъвършенстването на процесите, структурата на ръководство, ефективността на процедурите и процесите, техническите и управленски умения – възможности и предизвикателства, преглед на компенсирането и удовлетворението на служителите, анализ на конкурентоспособността и необходими правни и структурни реформи. Тези фактори след това ще помогнат за изготвяне на препоръки за ефективно управление на пътния сектор.

Най-големият актив на организацията са нейните служители и затова е наложително всяка стратегия да включва техните приноси и как те могат да получат пълномощия от ръководството за оптимизиране на понастоящем дългия проектен цикъл. Ефективното управление изисква широкото използване на географско-информационни системи (ГИС) и интелигентни транспортни системи, даващи възможност за събиране, анализ, управление и разпространение на данни за пътната инфраструктура. Дългосрочното ефективно управление на пътния сектор зависи от устойчивото планиране на финансирането.

## 5. МЕРКИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СТРАТЕГИЧЕСКИТЕ ЦЕЛИ

Табл. № 11: Мерки за изпълнение на стратегическите цели и индикатори за изпълнение

<b>Стратегическа Визия: КЪМ 2022 БЪЛГАРИЯ ДА ИМА УСТОЙЧИВА ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА, ИНТЕГРИРАНА В ЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА</b>		
<b>Стратегически цели</b>	<b>Мерки за постигане на целите</b>	<b>Индикатори за мониторинг</b>
<b>РАЗВИТИЕ НА УСТОЙЧИВА ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА</b>	<i>Мярка 1.1 - Хармонизиране на нормативната уредба за проектиране, изграждане, поддържане и рехабилитация на пътната инфраструктура с европейските изисквания</i>	<i>Индикатор 1.1 – Нормативни документи и стандарти, хармонизирани с европейските изисквания</i>
	<i>Мярка 1.2 Подобряване на проектния цикъл</i>	<i>Индикатор 1.2—Оптимизирани правила, регламентиращи процесите на планиране, проектиране, изпълнение и отчитане в пътния сектор в духа на добрите международни практики</i>
	<i>Мярка 1.3 – Въвеждане на Планове за управление на околната среда, Мерки за непредвидени замърсявания и Планове за наблюдение на въздействието върху околната среда (съдържащи и описание на организацията за изпълнението), вкл. изисквания по отношение на води, въздух, климат, отпадъци, биоразнообразие и шум, като неразделна част от договорите за строителство</i>	<i>Индикатор 1.3 – Договори за строителство, към които са приложени Планове за управление на околната среда, Мерки за непредвидени замърсявания и Планове за наблюдение на въздействието върху околната среда</i>

**Стратегическа Визия: КЪМ 2022 БЪЛГАРИЯ ДА ИМА УСТОЙЧИВА ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА,  
ИНТЕГРИРАНА В ЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА**

<b>Стратегически цели</b>	<b>Мерки за постигане на целите</b>	<b>Индикатори за мониторинг</b>
	<i>Мярка 1.4 – Привеждане на пътната инфраструктура в устойчиво състояние</i>	<i>Индикатор 1.4 – Пътища, които са в добро и задоволително състояние по показателя равност</i>
	<i>Мярка 1.5 – Въвеждане на договори за поддържане, базирани по показатели на изпълнението, за цялата пътна мрежа</i>	<i>Индикатор 1.5 – Пътна мрежа със сключени договори за поддържане, базирани по показатели на изпълнението</i>
	<i>Мярка 1.6 – Реализация на пътните проекти във времевата рамка на съответната оперативна програма</i>	<i>Индикатор 1.6.1 – Завършени проекти във времевата рамка на съответната оперативна програма Индикатор 1.6.2 – Разплатени средства, финансирани от ЕС проекти, реализирани в рамките на програмите</i>
	<i>Мярка 1.7 – Обследване състоянието на общинска пътната мрежа</i>	<i>Индикатор 1.7 - Обследвани общински пътища по категории</i>
	<i>Мярка 1.8 – Подобряване достъпността до периферните и слабо урбанизираните територии</i>	<i>Индикатор 1.8 - Третокласни и общински пътища в добро и задоволително състояние</i>
<b>ИНТЕГРАЦИЯ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В ЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА</b>	<i>Мярка 2.1 - Привеждане на републиканските пътища от Трансевропейската транспортна мрежа към европейските стандарти</i>	<i>Индикатор 2.1 – Завършени TEN-T пътни участъци Индикатор 2.2 – Усвоени средства за TEN-T участъци</i>
<b>ПОДОБРЯВАНЕ</b>	<i>Мярка 3.1 – Прилагане нормативните</i>	<i>Индикатор 3.1 – Жертви и ранени годишно в</i>

**Стратегическа Визия: КЪМ 2022 БЪЛГАРИЯ ДА ИМА УСТОЙЧИВА ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА,  
ИНТЕГРИРАНА В ЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА**

<b>Стратегически цели</b>	<b>Мерки за постигане на целите</b>	<b>Индикатори за мониторинг</b>
<b>БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА</b>	<i>изисквания за безопасност на пътната инфраструктура в процеса на проектиране, изграждане и експлоатация на пътната мрежа</i>	<i>катастрофи по пътната мрежа <u>Индикатор 3.2</u> – Подобвени участъци с концентрация на ПТП</i>
<b>ЕФЕКТИВНО УПРАВЛЕНИЕ НА ПЪТНИЯ СЕКТОР</b>	<i><u>Мярка 4.1</u> – Оптимизиране финансирането на пътния сектор</i>	<i><u>Индикатор 4.1.1</u> – Приходите от винетки (и от пътни такси след въвеждане Електронна система за събиране на пътни такси) като част от необходимите средства за експлоатация и поддръжка на пътната мрежа <u>Индикатор 4.1.2</u> – Финансиране на общинските пътища от общинските бюджети <u>Индикатор 4.1.3</u> – Актуализиране на средносрочната оперативна програма за изпълнение на стратегията</i>
	<i><u>Мярка 4.2</u> – Използване на публично-частното партньорство и концесиите за изграждане и поддръжане на пътната инфраструктура</i>	<i><u>Индикатор 4.2</u> – Разработени и реализирани ПЧП в пътния сектор</i>
	<i><u>Мярка 4.3</u> – Въвеждане на ИТС</i>	<i><u>Индикатор 4.3.1</u> – Въведени ИТС <u>Индикатор 4.3.2</u> – Въведена интегрирана ГИС система <u>Индикатор 4.3.3</u> – Всички пътища, анализирани посредством СУП</i>

## 6. СТРАТЕГИЧЕСКИ ФИНАНСОВ ПЛАН

Стратегическият финансов план е изготвен за периода 2016 г.- 2022 г., с който се определя финансовата рамка за средно-срочната оперативна програма за изпълнението на стратегията. Той предвижда необходимото финансиране на следните елементи:

**План за поддръжка.** Това включва изискванията за финансиране на поддържането на републиканските и общинските пътища, както и разходите за аварийни ремонти.

**Инвестиционен план.** Планът включва инвестиции за безопасността на движението по пътищата, капитални ремонти, включително пътни съоръжения, подобрене и ново строителство на републиканската пътна мрежа, както и средства за капитални ремонти на общинската пътна мрежа.

**Административно и институционално развитие.** Този елемент включва очакваните административни разходи на Пътната Администрация и финансиране за повишаване на административния капацитет на персонала, проучвания и консултации за подпомагане развитието на сектора.

В рамките на стратегическия финансов план са разработени три сценария, предоставящи на взимашите решения различни възможности за подобряване или запазване на състоянието и развитието на пътната мрежа.

Сумите по различните сценарии са определени на базата на нивото на текущото финансиране, описано в Раздел 3, и необходими средства за постигане на различни нива на състояние и развитие на пътната мрежа до 2020 г. Разходите за периода 2008 г.- 2012 г. са успели да ограничат влошаването на състоянието на пътната мрежа, като към момента 65% от РПМ и 35% от общинските пътища са в добро или задоволително състояние.

През 2015 г. са разчетени в повече разходи по бюджета на МРРБ със 100 млн.лв., като планираните приходи от винетни такси през 2015 г. са разчетени и като разходи по бюджета на МРРБ, в т.ч. АПИ.

Важно е да се разбере необходимостта от стабилно финансиране, за да се съхрани или подобри състоянието на пътната мрежа. Използваният модел за оценка на състоянието на пътищата показва, че направените разходи, както и тези заложи в текущия бюджет, са недостатъчни за подобряване на състоянието на пътната мрежа и дори за запазване на текущото състояние. Ако се запази текущото ниво на разходите за поддръжка и рехабилитация, състоянието на мрежата ще се влоши и вероятно към 2022 г. около 50% от РПМ ще бъде в лошо състояние. Това ще доведе до увеличаване на разходите за експлоатация и поддръжка на автомобилите и ще има отрицателен ефект върху пътната безопасност. Ето защо и трите сценария предлагат увеличаване на разходите за рехабилитация, за да може да се запази поне текущото състояние.

Трябва да се отбележи, че инвестициите в съхранение състоянието (рехабилитация и поддръжка) на пътната мрежа през следващите години, биха имали дългосрочни икономически ползи. В сравнение със сегашните

разходи, *първият сценарий* ще увеличи настоящата стойност на разходите в пътна инфраструктура с около 1.5 милиарда лева, но ще намали настоящата стойност на разходите на ползвателите с около 17 милиарда лева (за 20 годишен период). И така, съотношението разходи-ползи е 11, което означава че, за всеки вложен лев в рехабилитация и поддръжка, ползвателите на пътищата ще спестяват 11 лева. При *вторият и третият* сценарии съотношението разходи-ползи е 6, или за всеки вложен лев в рехабилитация и поддръжка, ползвателите ще спестяват 6 лева. Това ще намали разходите на бизнеса и ще спомогне за увеличаване на търговските потоци в национален и международен мащаб. Други важни ползи от постигане на устойчива пътна мрежа са подобрене на пътната безопасност, подобряване социалното положение на хората и намаляване на емисиите на въглероден диоксид.

Трите сценария, зависещи от финансовите ресурси, които ще бъдат определени за сектора, са представени по-долу, като максимални икономически ползи ще има при Първи сценарий, който включва рехабилитация и развитие на цялата пътна мрежа, включително II, III клас и общинските пътища.

**Първи сценарий – Устойчиво развитие:** Това е оптималният сценарий, който: (1) редуцира транспортните разходи (разходите за ползвателите на пътищата и разходите за изграждане и поддръжане на инфраструктурата); (2) увеличава процентът на пътната мрежа в устойчиво състояние от 66% до 92% за републиканските и от 35% до 86% за общинските пътища до 2022 г., и до 100% към 2022 г. на цялата пътна мрежа, ако се запази това ниво на финансиране; и (3) позволява изграждането на трасетата от международните транспортни коридори.

**Табл. № 12: Първи сценарий - Стратегически Финансов План**

<b>No</b>	<b>Елемент (в милиарди лева)</b>	<b>2016-2022</b>
<b>1</b>	<b>Административни разходи на пътната администрация</b>	<b>0,32</b>
	Ведомствени разходи	0,31
	Институционално укрепване и изграждане на капацитет	0,01
<b>2</b>	<b>План за поддръжка</b>	<b>1,70</b>
	Поддръжка на РПМ	1,20
	Поддръжка на общинските пътища	0,30
	Аварийни ремонти на РПМ	0,20
<b>3</b>	<b>Инвестиционен план</b>	<b>17,47</b>
	Пътна безопасност	0,07
	Рехабилитация и реконструкция на съоръжения	0,10
	Рехабилитация на РПМ	5,50
	Рехабилитация на общински пътища	2,80
	Ново строителство на РПМ	9,00
	<b>ОБЩО</b>	<b>19,49</b>

**Втори сценарий – Запазване на текущото състояние:** Този сценарий предвижда разпределението на разходите от пътно-транспортния сектор, които са необходими за: (1) да се поддържа устойчивостта на пътната мрежа на сегашното ниво - 65% за републиканската и 35% за общинската пътна мрежа; и (2) да се изградят основните пътни трасета от международните транспортни коридори. Този вариант е избран за реализиране на крайната цел от гледна точка на въздействието върху държавния бюджет с оглед запазване на съществуващото състояние на пътната мрежа и развитие на основните трасета от международните транспортни коридори.

**Табл. № 13: Втори сценарий - Стратегически Финансов План**

<b>No</b>	<b>Елемент (в милиарди лева)</b>	<b>2016-2022</b>
<b>1</b>	<b>Административни разходи на пътната администрация</b>	<b>0.288</b>
	Ведомствени разходи	0.274
	Институционално укрепване и изграждане на капацитет	0.014
<b>2</b>	<b>План за поддръжка</b>	<b>3.182</b>
	Поддръжка на РПМ	0.853
	Поддръжка на общинските пътища	0.442
	Превантивна поддръжка	1.79
	Аварийни ремонти на РПМ	0.097
<b>3</b>	<b>Инвестиционен план</b>	<b>9.094</b>
	Пътна безопасност	0.07
	Рехабилитация и реконструкция на съоръжения	0.058
	Рехабилитация на РПМ	1.57
	Рехабилитация на общински пътища	0.864
	Реконструкция на пътища	0.312
	Ново строителство на РПМ	6.220
	<b>ОБЩО</b>	<b>12.564</b>

**Трети сценарий – Фискални ограничения:** Този сценарий предвижда необходимото финансиране на пътния сектор въз основа на текущите разходи и ограниченията наложени от бюджетната прогноза. Разпределението на средствата между основните дейности е направено така, че да е възможно да се: (1) запази сегашното ниво на устойчивост на пътната мрежа (65% от републиканската и 35% от общинската пътна мрежа); и (2) изградят част от основните пътни трасета от международните транспортни коридори.

**Табл. № 14:** Трети сценарий - Стратегически Финансов План

<b>№</b>	<b>Елемент (в милиарди лева)</b>	<b>2016-2022</b>
<b>1</b>	<b>Административни разходи на пътната администрация</b>	<b>0,32</b>
	Ведомствени разходи	0,31
	Институционално укрепване и изграждане на капацитет	0,01
<b>2</b>	<b>План за поддръжка</b>	<b>1,70</b>
	Поддръжка на РПМ	1,20
	Поддръжка на общинските пътища	0,30
	Аварийни ремонти на РПМ	0,20
<b>3</b>	<b>Инвестиционен план</b>	<b>7,17</b>
	Пътна безопасност	0,07
	Рехабилитация и реконструкция на съоръжения	0,10
	Рехабилитация на РПМ	3,80
	Рехабилитация на общински пътища	0,80
	Ново строителство на РПМ	2,40
	<b>ОБЩО</b>	<b>9,19</b>

Трябва да се отбележи, че сценарият, който ще бъде приет, ще има отражение, както върху изпълнението на мерките, така и върху постигането на стратегическите цели.

Реализирането на който и да е от сценариите ще изисква сериозни усилия от страна на правителството за осигуряването и адекватното разпределение на човешки и финансови ресурси. Последните ще трябва да включват Европейски безвъзмездни помощи, приходи от данъци и такси за използване на пътищата и заемни средства.

Необходимостта да се съхрани състоянието на пътната мрежа и да се максимизира нейното използване, като същевременно се развиват трасетата по международните транспортни коридори, ще наложи осигуряване на Европейски средства за рехабилитация на I, II, III клас и общински пътища, което вероятно ще е трудно поради текущата ситуация на фискални ограничения. За да се преодолее това затруднение, Българското правителство би трябвало да преговаря с Европейските си партньори за



възможно използване на средства от Европейския фонд за регионално развитие и Европейския земеделски фонд за развитие. В резултат, по приоритетна ос 7 “Регионална пътна инфраструктура“ на Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014-2020 се предвиждат строителство, реконструкция и рехабилитация на първокласни и второкласни (извън Трансевропейската транспортна мрежа) и третокласни пътища, които обслужват вътрешнорегионални връзки и осигуряват възможности за развитие на специфичния икономически потенциал, чрез връзка и достъп до TEN-T мрежата. Общият ресурс на приоритетната ос възлиза на стойност 194,5 млн. евро и се осигурява със съфинансирането на Европейския фонд за регионално развитие.

По приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. са заделени 50 % от средствата по Кохезионен фонд. Общата стойност възлиза на 673,3 млн. евро. Средствата се предвиждат за бъдат използвани за финансиране инвестиционен проект Изграждане на АМ „Струма“ Лот 3 - Благоевград-Сандански.

За финансиране по Механизма за свързване с Европа е предвидено кандидатстването за изграждане на проект АМ „Калотина-София“, участък от км 1+000 до км 15+500. Средствата за които е приемливо да се кандидатства по Механизма за свързване с Европа възлизат на стойност 40,6 млн. евро (средства от ЕС) и 7,2 млн. евро национално съфинансиране.

## **7. ИЗПЪЛНЕНИЕ, МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА**

### **Изпълнение**

Стратегията за развитие на пътната инфраструктура трябва да се изпълни под ръководството на Министъра на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ) и на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Министерският съвет контролира изпълнението на целите и на мерките в съответствие с тяхното очертане в Стратегията като цяло. Министерството на финансите (МФ) определя разпределените за сектора ресурси и поради това влияе върху резултатите от изпълнение на стратегията. Агенция „Пътна инфраструктура” и Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти” са отговорни за изпълнението на стратегията по отношение на Републиканската пътна мрежа. Общините носят отговорност за общинските пътища. Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията отговаря за изпълнението на транспортната стратегия като цяло и действа в сътрудничество с МРРБ, МФ и други министерства.

Пълното изпълнение на стратегията ще изисква по-нататъшно развитие на сътрудничеството на всички нива на българската администрация между централните, регионални и местни власти, а също и с Европейската комисия във връзка с реализацията на частта от стратегията, свързана с коридорите на TEN-T мрежата.

Съгласно Закона за пътищата и Правилника за прилагане на Закона за пътищата, за изпълнението на стратегията ще се разработи средносрочна оперативна програма за пътища. Тази програма ще се изпълнява от различните ръководни организации (АПИ, НКСИП и общини) и ще обхваща периода 2016 - 2022 г.

АПИ и НКСИП ще вземат предвид предложенията на Стратегията в техните бизнес планове по отношение на работните процедури, управление на мрежата и подобряване на капацитета.

### **Мониторинг**

Наблюдението е процесът на систематично събиране и анализ на информация по време на изпълнение на Пътната стратегия. То проследява напредъка на мерките, предвидени в Стратегията чрез сравнение на показателите и целите. Крайната цел на това наблюдение е да се подобри ефективността и ефикасността на изпълнението на пътния сектор.

Основните средства за мониторинг за изпълнение на Стратегията са следните:

- (а) Конкретните данни за състоянието и трафика на цялата мрежа могат да се събират от пътната администрация. Това събиране на данни трябва да става прогресиращо по-лесно благодарение на развитието на ИТ системите. Стратегията предлага данните за общинските пътища да се събират от обособено звено в МРРБ.

- (b) Проучване, подготвено от пътната администрация, сред ползвателите на пътища за цялата Републиканска пътна мрежа, за да се измери удовлетвореността от предоставяните услуги;
- (c) Финансови данни, събрани от Управляващите органи и бенефициентите като част от изпълнението на Оперативните програми, финансирани от ЕС.

Наблюдението ще следи за изпълнение на всяка една от мерките, заложи в Стратегията. Мониторингът ще използва входни данни и потенциални корекции на програмата за изпълнение.

За наблюдението на изпълнението на Стратегията ще се изготвят годишни доклади. При оценката се сравняват получените стойности на показателите за всяка мярка с целевите стойности. Докладите ще се споделят вътрешно и ще се публикуват в Интернет страницата на МРРБ.

В заключение, мониторингът е ценно управленско средство, което гарантира навременното изпълнение на дейностите. Той служи като ранно предупреждение за ръководството, ако нещата започнат да се влошават, за да може да се предприеме своевременно действие. Наблюдението осигурява полезна база за целите на оценката.

### **Оценка**

Оценката е сравнение на постигнатите резултатите в сравнение със стратегическите цели. Тя прави преглед на това какво организациите, които са отговорни за пътния сектор, възнамеряват да направят за периода на Стратегията, какво е извършено в действителност и как е било извършено. Оценката трябва да се извършва систематично. Обикновено това става в края на всяка година от периода на изпълнение.

Резултатите от изпълнение на Стратегията се анализират чрез сравнение на текущите стойности на показателите с първоначално установените цели. Действителните стойности на показателите трябва да се измерват, всякакви промени в тези стойности – да се обясняват, а постигнатото въздействие върху целевите групи – да бъде описано.

Резултатите от оценката трябва да се вземат предвид при актуализация на съществуващата или разработване на нова стратегия. Матрицата по-долу трябва да бъде използвана за мониторинг на резултатите и оценка.

Табл. № 15: Матрица за мониторинг на резултатите

Индикатори	Област на приложение	Единица	(2015) база	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 Цел еви нива
<b>СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 1: РАЗВИТИЕ НА УСТОЙЧИВА ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА</b>										
<i>Индикатор 1.1 – Нормативни документи и стандарти хармонизирани с европейските изисквания</i>	<i>Нормативна база и стандарти</i>	Да/ Не								
<i>Индикатор 1.2 – Оптимизирани правила регламентиращи процесите на планиране, проектиране, изпълнение и отчитане в пътния сектор в духа на добрите международни практики</i>	<i>Процеси и процедури в пътния сектор</i>	бр ой								
<i>Индикатор 1.3 – Договорите за строителство, към които е приложен план за екологично управление</i>	<i>Републикански пътища</i>	%								
	<i>Общински пътища</i>	%								
<i>Индикатор 1.4 – Пътища по класове, които са в добро и задоволително състояние по показателя</i>	<i>Автомагистрала</i>	%								
	<i>Клас I</i>	%								
	<i>Клас II</i>	%								
	<i>Клас III</i>	%								

Индикатори	Област на приложение	Единица	(2015) база	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 Целеви нива
<i>Равност</i>	<i>Общински пътища</i>	%								
<i>Индикатор 1.5 – Пътна мрежа със сключени договори за поддръжане, базирани на показатели на изпълнението</i>	<i>Републикански пътища</i>	%								
	<i>Общински пътища:</i>	%								
<i>Индикатор 1.6.1 – Завършени проекти във времевата рамка на оперативни програми</i>	<i>Автомагистрала</i>	км								
	<i>Клас I</i>	км								
	<i>Клас II</i>	км								
	<i>Клас III</i>	км								
	<i>Общински пътища</i>	км								
<i>Индикатор 1.6.2 – Разплатени средства по финансирани от ЕС проекти, реализирани в рамките на програмите</i>	<i>Републикански пътища: TEN-T коридори</i>	%								
<i>Индикатор 1.7 - Обследвани общински пътища по категории</i>	<i>Категория 1</i>	%								
	<i>Категория 2</i>	%								
	<i>Категория 3</i>	%								
<i>Индикатор 1.8 - Третокласни и общински пътища в добро и задоволително състояние</i>	<i>Третокласни пътища</i>	%								
	<i>Общински пътища</i>	%								

Индикатори	Област на приложение	Единица	(2015) база	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 Целеви нива
<b>СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 2: ИНТЕГРАЦИЯ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В ЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА</b>										
<i>Индикатор 2.1 – Завършени TEN-T пътни участъци</i>	<i>Републикански пътища</i>	%								
<i>Индикатор 2.2 – Усвоени средства за TEN-T участъци</i>	<i>Републикански пътища</i>	%								
<b>СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 3: ПОДОБРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА</b>										
<i>Индикатор 3.1 – Жертви и ранени годишно в катастрофи по пътната мрежа</i>	<i>Републикански пътища:</i>	брой								
	<i>Общински пътища:</i>	брой								
<i>Индикатор 3.2 – Участъци с концентрация на ПТП, в които е подобрена пътната безопасност</i>	<i>Републикански пътища:</i>	брой								
	<i>Общински пътища:</i>	брой								
<b>СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 4: ЕФЕКТИВНО УПРАВЛЕНИЕ НА ПЪТНИЯ СЕКТОР</b>										
<i>Индикатор 4.1.1 – Приходите от винетки като част от необходимите средства за експлоатация и поддръжка на пътната мрежа</i>	<i>Републикански пътища</i>	%								

Индикатори	Област на приложение	Единица	(2015) база	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 Целеви нива
<i>Индикатор 4.1.2 – Финансиране на общинските пътища от общинските бюджети</i>	<i>Общински пътища</i>	млн. лева								
<i>Индикатор 4.1.3 – Актуализиране на средносрочната оперативна програма за изпълнение на стратегията</i>	<i>Републикански пътища</i>	Да/Не								
	<i>Общински пътища</i>	Да/Не								
<i>Индикатор 4.2 – Провеждане на анкети за удовлетвореността сред ползвателите на пътищата на всеки 2 години</i>	<i>Републикански пътища</i>	Да/Не								
	<i>Общински пътища</i>	Да/Не								
<i>Индикатор 4.3 – Разработени и реализирани ПЧП в пътния сектор</i>	<i>Републикански пътища</i>	Бр.								
<i>Индикатор 4.4.1 – Въведени ИТС</i>	<i>Републикански пътища</i>	%								
	<i>Общински пътища</i>	%								
<i>Индикатор 4.4.2 –</i>	<i>Републикански пътища</i>	%								

Индикатори	Област на приложение	Единица	(2015) база	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 Цел еви нива
<i>Въведена интегрирана ГИС система</i>	<i>Общински пътища</i>	%								
<i>Индикатор 4.4.3 – Пътища анализирани посредством СУП</i>	<i>Републикански пътища</i>	%								
	<i>Общински пътища</i>	%								



## **СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ СЪКРАЩЕНИЯ**

<b>АПИ</b>	Агенция „Пътна инфраструктура“
<b>НКСИП</b>	Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“
<b>БВП</b>	Брутен вътрешен продукт
<b>ГИС</b>	Географски информационни системи
<b>ЕИБ</b>	Европейска инвестиционна банка
<b>ЕС</b>	Европейски съюз
<b>МРРБ</b>	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
<b>МФ</b>	Министерство на финансите
<b>НСИ</b>	Национален статистически институт
<b>ОПТ</b>	Оперативна програма „Транспорт“
<b>ОПРР</b>	Оперативна програма „Регионално развитие“
<b>ППЗП</b>	Правилник за прилагане на закона за пътищата
<b>РПМ</b>	Републиканска пътна мрежа
<b>ИПМ</b>	Институт по пътища и мостове
<b>ПЧП</b>	Публично-частно партньорства
<b>TEN-T</b>	Транс-европейска транспортна мрежа
<b>МПС</b>	Моторни превозни средства
<b>ООН</b>	Организация на обединените нации
<b>ЕССТ</b>	Електронна система за събиране на пътни такси

## **СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ ДОКУМЕНТИ**

1. Стратегия на Европейския Съюз - „Европа 2020“;
2. Национална програма за реформи на Република България/2011–2015 г, и нейната актуализация за 2013 г/ НПР;
3. Зелена книга на ЕК - ТЕМ-Т: Преглед на политиката: „За по-добре интегрирана Транс европейска транспортна мрежа в служба на общата транспортна политика”, 2009 г.;
5. Бяла книга на Европейската комисия (ЕК) - „Европейска транспортна политика за 2010: Време за решения”, 2001 г;
6. „Насоки за изграждане на Транс европейска транспортна мрежа”, съгласно Решение 1692/96/ЕО от 23 юли 1996 г., изменено с Решение 1346/2001/ЕО от 22. май 2001 г. и Решение 884/2004/ЕО от 2004 г.;
7. Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г.
8. Доклад за напредъка - 2010 г., Изпълнителна Агенция „Транс европейска Транспортна Мрежа (TEN-T) към Европейската комисия, „Изпълнение на приоритетни проекти” - юни 2010 г;
9. „Национална програма за развитие на Република България – 2020”, 2012 г.
10. „Стратегия за развитие на транспортната система в Република България до 2020 година” на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, март 2010 г.;
11. „Общ генерален план за транспорта на България”, 2010 г.;
12. „Национална стратегия за регионално развитие 2005-2015 г.” и Актуализиран документ за изпълнение на НСРР за периода 2009-2015 г./2011 г./;
13. Национална стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2012-2022 г., приета с Решение № 696/24.08.2012 г. на Министерския съвет
- 14 ”Приоритети за изграждане на пътната инфраструктура на Република България до 2020 година за пътища с национално и общоевропейско значение”, декември 2010 г.;
15. „Европейска стратегия за развитие на Дунавския регион“, 2012 г.;
16. „Социално–икономически анализ на регионите за планиране”, 2012 г.;
17. „Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013-2025 г.”, приета с Протоколно решение № 61 от заседание на Министерския съвет на 19 декември 2012 г.
18. „Оперативна програма «Транспорт» 2007-2013 г.”;
19. „Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България за периода 2005-2015 г.”;
20. „Национална стратегическа референтна рамка за периода 2007 - 2013 г.”;

21. „Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт 2006 – 2015 г.”;
22. „Национална стратегия за устойчиво развитие на туризма в Република България 2009 - 2013 г.”;
23. „Регионални планове за развитие на районите (РПРР) от ниво 2 за периода 2007-2013 г. и Актуализирани документи за изпълнение на регионалните планове за развитие на районите от ниво 2 за периода 2009-2013 г.”
24. Закон за пътищата
25. Правилник за прилагане на Закона за пътищата и други